



Eva Klay

Der Preis des Fortschritts.

Zum Umgang mit technischen
Katastrophen in Deutschland
(1937–1998)

W a l l s t e i n

Eva Klay
Der Preis des Fortschritts

Veröffentlichungen des
Zeitgeschichtlichen Arbeitskreises Niedersachsen

Herausgegeben von Dirk Schumann und
Petra Terhoeven

Band 38

Eva Klay

Der Preis des Fortschritts

*Zum Umgang mit technischen Katastrophen
in Deutschland (1937–1998)*



WALLSTEIN VERLAG

Dieses Werk ist im Open Access unter der Creative-Commons-Lizenz
CC BY-SA 4.0 lizenziert.



Die Bestimmungen der Creative-Commons-Lizenz beziehen sich nur auf das Originalmaterial der Open-Access-Publikation, nicht aber auf die Weiterverwendung von Fremdmaterialien (z. B. Abbildungen, Schaubildern oder auch Textauszügen, jeweils gekennzeichnet durch Quellenangaben). Diese erfordert ggf. das Einverständnis der jeweiligen Rechteinhaberinnen und Rechteinhaber.

© Eva Klay 2026,  <https://orcid.org/0009-0005-8588-6350>

Publikation: Wallstein Verlag GmbH, Göttingen 2026

Geiststr. 11, 37073 Göttingen

www.wallstein-verlag.de

info@wallstein-verlag.de

Vom Verlag gesetzt aus der Adobe Garamond

Umschlaggestaltung: Wallstein Verlag, Göttingen

Umschlagabbildung: Flugschau in Ramstein 28. 8. 1988, ullstein bild – AP/

Mediennr.: 00980624

Litographie: SchwabScantechnik, Göttingen

ISBN (Print) 978-3-8353-6062-4

ISBN (Open Access) 978-3-8353-8177-3

DOI <https://doi.org/10.46500/83536062>

Inhalt

Am Anfang steht die Katastrophe.

Einleitung	9
Problemskizze: Technik, Sicherheit, Risiko und Gefahr . . .	16
Forschungsstand und zentrale Begriffe	19
Theoretisch-methodische Konzeption	35
Fallstudienauswahl und Quellen	45
Gliederung	50

1 Vom Tod der Pioniere und einer heimlichen Katastrophe im »Dritten Reich«. »Lakehurst« (1937) und »Genthin« (1939)	53
1.1 Der Anfang vom Ende der Katastrophe: Rettungspraktiken und das Paradigma der »schnellen Rettung«	62
1.2 Wiedergeboren und totgeschwiegen: Die unterschiedliche Medialisierung zweier Katastrophen . .	80
1.3 Das Ringen mit den »Naturkräften« und das Problem mit ihren zivilen Opfern. Deutungen des Mensch-Technik- Verhältnisses im Nationalsozialismus	104
1.4 Was am Ende aufgewogen wird. Konflikte um die Bemessung von Versicherungsauszahlungen	117
1.5 Mythos <i>Hindenburg</i> und die vage Erinnerung an »Genthin«	126
Zwischenfazit	129

2 Stabilität als Primat der Bewältigung. Die Kesselwagenexplosion bei der Badischen Anilin- und Sodafabrik (BASF) 1948	133
2.1 »Schnelle Rettung« in Zeiten des politischen Umbruchs . . .	140
2.2 Glückliche Gerettete und der Blick nach vorn: Die Medialisierung der Katastrophe und die Deutung des Todes	155
2.3 Die »Schicksalsgemeinschaft« und Preis des Fortschritts: Technokratische Deutungen	176

2.4	Der Folgen Herr werden	191
2.5	Sehr stilles Gedenken	216
	Zwischenfazit	219
3	Vom Wunder zum Alptraum.	
	Die Grubenkatastrophe von Lengede 1963	225
3.1	Unter ärztlicher Beobachtung. Rettungsmedizinischer Paradigmenwechsel	232
3.2	Produktion eines Nachkriegswunders. Die Medialisierung der Grubenkatastrophe	240
3.3	Verschüttet im Aktenberg. Die technokratische Suche nach der Ursache	273
3.4	Hilfeleistung zwischen rationaler Zuteilung und seelischer Zielrichtung	280
3.5	Ein Erinnerungsort für »Lengede« und der Platz der Katastrophe im kollektiven Gedächtnis	295
	Zwischenfazit	298
4	»Kein Tag, der bewältigt werden kann«.	
	Die Flugtagkatastrophe von Ramstein 1988	303
4.1	Kontroverse Rettung	314
4.2	Die Kamera als Zeugin	334
4.3	Ein Flugtag zu viel? Politische Deutungskämpfe um Technik und Technikkatastrophen	350
4.4	Entschädigung, psychosoziale Hilfe und »Opfer« als Akteure	373
4.5	Debatten um die Erinnerung an »Ramstein«	398
	Zwischenfazit	409

5	<i>Memento Mori</i> im <i>High-Tech</i> -Land.	
	Die ICE-Katastrophe von Eschede 1998	415
5.1	Rettung nach Plan	419
5.2	<i>Memento Mori</i> und »disziplinierte« Katastrophenberichterstattung? Die Medialisierung der ICE-Katastrophe	429
5.3	Auf der Suche nach Erklärungen. Politische und religiöse Deutungen der Katastrophe	450
5.4	An den Grenzen der juristischen Bewältigung	462
5.5	»Seelen heilen« und Entschädigung »wie bei Verschulden«. Hilfsleistungen nach der ICE-Katastrophe	476
5.6	Erinnern, versöhnen, mahnen: Das Gedenken an die ICE-Katastrophe	490
	Zwischenfazit	504
	Der Preis des Fortschritts.	
	Fazit	509
	Verzeichnisse	519
	Quellen	519
	Literatur	531
	Danksagung	549
	Personenregister	551
	Ortsregister	554

Am Anfang steht die Katastrophe

Einleitung

Die windschnittigen weiß-roten Waggonen türmten sich riesigen Mikadostäbchen gleich zu einem Haufen zerfetzten Stahls, zersplitterter Scheiben, vom Blut der Opfer rot gefärbt – es sah aus, als habe eine unsichtbare Hand eines der Glanzstücke deutscher Ingenieurskunst ganz einfach auf den Schrott geworfen.

Die Trümmer an der Brücke von Eschede wurden schnell zum Menetekel für unbeherrschbare Hochtechnologie. Der Traum von der sorglosen Teilhabe am Tempo ohne Limit schien unter den Trümmern des Fortschrittsymbols ICE begraben.¹

Beim ICE-Unglück von Eschede starben im Juni 1998 101 Menschen, hunderte weitere wurden verletzt.² Für einen kurzen Moment schien die deutsche Gesellschaft im Angesicht des »Menetekel[s] für unbeherrschbare Hochtechnologie« nachdenklich innezuhalten.³ Dieser Moment war flüchtig und er wurde in erster Linie von KommentatorInnen heraufbeschworen.

Der Leitartikel des Wochenmagazins *Spiegel* ließ in der Woche nach dem Unfall kritische Töne anklingen, die sich weniger gegen den ICE selbst als gegen eine tempobestimmte und technikgläubige Lebensweise am Ende des 20. Jahrhunderts richteten. Doch auch dem Autor schien die Nutzung von Hochtechnologie alternativlos, vielmehr wunderte er sich über das feste Vertrauen von Ingenieuren und der deutschen Gesellschaft in die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitszügen und anderen vermeintlichen technischen Errungenschaften. Heute, 25 Jahre später, verbinden ICEs weiterhin große

1 Heimsuchung im High-Tech-Land, in: Der Spiegel 24 (1998), S. 22–34, hier S. 22–23.

2 Vgl. Bernd Roßbach, Die Nachbereitung zur Eisenbahnkatastrophe Eschede aus Sicht der IDKO des Bundeskriminalamtes, in: Christian Brauner, Willi Stadler (Hrsg.), Bewältigung größerer Schadensereignisse – Das ICE-Unglück Eschede [= Texte der Fachhochschule Villingen-Schwenningen. Hochschule für Polizei, Bd. 28], Villingen-Schwenningen 2000, S. 82–89, hier S. 85.

3 Heimsuchung im High-Tech-Land.

deutsche Städte und werden als Schlüsseltechnologie zur Mobilität im Zeitalter des Klimawandels gehandelt.⁴

Was trägt dazu bei, dass eine Gesellschaft nach einer tödlichen und zerstörerischen Technikkatastrophe an die vorherigen Verhältnisse anknüpfen kann? Pfadabhängigkeiten, ökonomische und utilitaristische Gründe machen ein Wiederherstellen des Vertrauens in Technik – sofern es überhaupt erschüttert wurde – notwendig. Dennoch sind diese Katastrophen und damit auch die Weiternutzung von Technik in höchstem Maße erklärungsbedürftig, sodass ein kultureller Umgang damit gefunden werden muss. Die Folgen der Katastrophe erfordern Reaktionen von verschiedenen Akteursgruppen. Durch die Präsentation einer Ursache und die Einordnung des Geschehens in Bekanntes kann dem Ereignis ein Stück weit das Bedrohliche des Außergewöhnlichen genommen werden.⁵ Die Antwort auf die oben gestellte Frage ist also simpel und komplex zugleich: Eine Technikkatastrophe muss in einer ihr und den Betroffenen entsprechenden Weise »bewältigt« werden. Die Praktiken und Zielsetzungen dieser Bewältigungsversuche sind abhängig von ihrem jeweiligen gesellschaftlichen Kontext und dem verunglückten technischen Objekt. Die »Bewältigung« technischer Katastrophen unterliegt dementsprechend historischen Entwicklungen. Auch wenn jede Katastrophe singular ist, so lassen sich doch Entwicklungs- und Wandlungsprozesse bestimmter Grundelemente in der »Bewältigung« technischer Katastrophen beobachten. Wandlungsprozesse und Kontinuitäten bei der »Bewältigung« technischer Katastrophen im Deutschen Reich und der Bundesrepublik zwischen der nationalsozialistischen Zeit und der Jahrtausendwende aufzuzeigen und zu erklären, hat sich diese Studie zum Ziel gesetzt.

Dabei wird erstens herausgearbeitet, wie die Katastrophe gedeutet und in bestehende Narrative eingefügt wurde. Es wird die These verfolgt, dass die Katastrophe nicht nur narrativ »normalisiert« wurde, sondern dass sprachliche und praktische Handlungen auf ein rasches Beenden der Katastrophe als soziale Zeiteinheit hinwirkten. Der Begriff »Bewältigung« impliziert Abschließbarkeit und Vollständigkeit. Die Bewältigung maß sich lange Zeit an einem »Beenden« katastrophenspezifischer Handlungen und dem Sprechen

4 So die Selbstdarstellung der Deutschen Bahn; vgl. die Website des Unternehmens Deutsche Bahn [<https://www.bahn.de/service/ueber-uns/umwelt>], letzter Zugriff am 2. 8. 2023. Kritischer dazu die Tagesschau: Wie »grün« ist die Bahn wirklich? [<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-klimaschutz-oekostrom-101.html>], letzter Zugriff am 2. 8. 2023.

5 Vgl. Marie Bartels, Katastrophen und Kausalität, in: dies., Leon Hempel, Thomas Markwart (Hrsg.), Aufbruch ins Unversicherbare. Zum Katastrophendiskurs der Gegenwart, Bielefeld 2013, S. 193–208, hier S. 197.

über die Folgen.⁶ Das proklamierte Ende einer Katastrophe öffnete den Weg in die Zukunft und zur weiteren Techniknutzung, die für das Streben nach »Fortschritt« notwendig war. Die Schritte zu einem »Schlussstrich« unter die Katastrophe fanden teils intendiert, teils nicht-intendiert als Effekte etablierter Praktiken statt.

Die weiterreichenden Folgen von Katastrophen und die weiteren Schicksale der Betroffenen blieben bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts im gesellschaftlichen Diskurs unterbelichtet. An Letzteren konnten die Auswirkungen auch für Nicht-Betroffene deutlich werden. Zum Ende des 20. Jahrhunderts konnte das Ende einer Katastrophe jedoch immer weniger eindeutig hergestellt werden und Katastrophen erwiesen sich folglich als schwerer abschließbar. An die Stelle eines Schlussstriches traten andere Umgangsformen, die den Folgen und den Betroffenen mehr Raum einräumten, die Katastrophe aber zugleich weiterhin in die Vergangenheit verwiesen. Als angemessen akzeptierte Umgangsformen mit einer technisch bedingten Katastrophe zu finden, war darüber hinaus eine Voraussetzung für die (Re-)Industrialisierung des Deutschen Reichs bzw. der Bundesrepublik. Sämtliche technischen Risiken konnten und können nicht zu jeder Zeit ausgeschlossen werden, sodass die risikoaversen Deutschen lernen mussten, mit technischen Risiken und Gefahren zu leben.⁷

In Folge technischer Katastrophen wurde in Publikationen, deutenden Reden oder der medialen Berichterstattung auch in jüngerer Zeit ein Ende der Technikgläubigkeit oder ein Bewusstwerden der menschlichen und technischen Grenzen beschworen. Der Historiker Paul Nolte proklamierte 2006, dass die »Risiken der technischen Moderne« den Menschen in der Bundesrepublik »unkalkulierbar erschienen und nicht mehr wert, dass man sie um den Preis eines ungewissen Fortschritts« einginge.⁸ Diese Aussage, getroffen unter Rückbezug auf Ulrich Becks programmatische Studie »Risikogesellschaft« von 1986, erscheint angesichts fortschreitender Technisierung der Bundesrepublik fraglich. Beck konstatiert einen Bruch in modernen Gesellschaften, die mehr und mehr mit steigender Risikoproduktion, Risikowahrnehmung und -verteilung sowohl in technischen als auch gesellschaftlichen Belangen befasst sind und in denen das Risiko zum zentralen Begriff des Alltagslebens avanciert.⁹ Moderne Technik wird in den Schriften Becks

6 Hierauf wird später noch kritisch einzugehen sein.

7 Vgl. zur »German Angst« Frank Biess, *Republik der Angst. Eine andere Geschichte der Bundesrepublik*, Reinbek 2019.

8 Paul Nolte, *Risikante Moderne. Die Deutschen und der neue Kapitalismus*, München 2006, S. 12.

9 Vgl. Ulrich Beck, *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt a. M. 1986.

und Noltes als *ein* Risikofaktor unter anderen, gesellschaftlichen Risiken verhandelt. Letztere werden hier nicht betrachtet. Die Position der Technik im Falle ihres Scheiterns dagegen ist zu untersuchen.

Die Bereitschaft zur Nutzung und Entwicklung von Technik, so argumentiert dagegen beispielsweise Rüdiger Graf, blieb auch nach verheerenden Katastrophen ungebrochen.¹⁰ So stehen sich die Forschungsbefunde einer immer stärkeren Risikowahrnehmung und eines ungebrochenen Fortschrittsbeharrens gegenüber. Dies ist erklärungsbedürftig. Die vorliegende Studie stellt die These auf, dass ein sich verändernder Umgang mit den Betroffenen den generellen Umgang mit der jeweiligen Katastrophe grundlegend beeinflusste. Ein verstärkter Blick auf die Opfer hatte eine verstärkte Nachfrage nach menschlichem Verschulden für das Leid und möglichen »Tätern« für ergangenes Unrecht zur Folge. Dennoch blieb über das gesamte 20. Jahrhundert eine grundsätzliche Akzeptanz für Technikkatastrophen bestehen, solange diese als im Grunde sicher geltende Alltags-technik betraf. Das Beispiel der Flugtagkatastrophe von Ramstein zeigt, dass als riskant und verzichtbar betrachtete Technik eine Ausnahme bildete und zugleich den gesellschaftlichen Blick für menschliche Verantwortlichkeiten im Falle technischen Versagens schärfte.

Anders als bei den Betroffenen von Krieg oder Terror ist die Opferwerdung durch Technik durch das Problem gekennzeichnet, dass in der Regel keine eindeutig Schuldigen ausgemacht werden können.¹¹ Tod und Verletzung scheinen so ungesühnt bleiben zu müssen, obgleich die Technik von Menschenhand gemacht und als ihr Erfolg gefeiert wird. Für die Überlebenden und Hinterbliebenen von Terroranschlägen wurde die Gegenwehr gegen die Instrumentalisierung durch die Täter zur Aufgabe – im Falle von

10 Vgl. Rüdiger Graf, Totgesagt und nicht gestorben. Die Persistenz des Fortschritts im 20. und 21. Jahrhundert, in: Traverse. Zeitschrift für Geschichte 23 (2016), S. 91–103.

11 Vgl. Wolf Dombrowsky, Entstehung, Ablauf und Bewältigung von Katastrophen. Anmerkungen zum kollektiven Lernen, in: Christian Pfister, Stephanie Summermatter (Hrsg.), Katastrophen und ihre Bewältigung. Perspektiven und Positionen [= Referate einer Vorlesungsreihe des Kollegium Generale der Universität Bern im Sommersemester 2003], Bern, Stuttgart, Wien 2004, S. 165–183, hier S. 180. Dombrowsky ist der Ansicht, dass katastrophische Zerstörungen auf bestimmte, kleinteilige Ursachen oder Ursachenverkettungen zurückzuführen sind, die auf Nachlässigkeiten, Fehlplanungen, Fehlentscheidungen und Bedenkenlosigkeit beruhen. Dombrowsky nennt dies die »Banalität des Blöden«. Die Zufälligkeit der Opferwerdung durch Terroranschläge hingegen ist wiederum ein Problem für die Opfer von Terrorismus. Peter Waldmann versteht Terrorismus als »Kommunikationsstrategie« der Terroristen. Vgl. Peter Waldmann, Terrorismus. Provokation der Macht, Hamburg³ 2011, S. 16–17.

9/11 auch die Aufklärung der Frage nach der Vermeidbarkeit der Anschläge.¹² Für die Überlebenden und Hinterbliebenen von technisch bedingten Unfällen wurden dagegen die Fragen nach Verantwortung und Schuld und der Vermeidbarkeit des technischen Defekts zur Belastungsprobe, wie die vorliegende Arbeit aufzeigt. Terroranschläge und Technikkatastrophen weisen dementsprechend sowohl Parallelen als auch Unterschiede hinsichtlich ihrer »Bewältigung« auf. Gemein haben beide Gruppen von »Opfern«, dass sie in der öffentlichen Wahrnehmung häufig hinter den Ereignissen oder TäterInnen, die sie zu Betroffenen gemacht hatten, zu verschwinden drohten und sich selbst zu mehr Sichtbarkeit verhelfen mussten.

Der Untersuchung vorausgehend gilt es festzustellen, was unter dem Begriff »Bewältigung« zu verstehen ist. Weiterhin muss aufgezeigt werden, welche sprachlichen und praktischen Handlungen die »Bewältigung« von Katastrophen ausmachen, und welche Akteure sie bestimmen. Um den Wandel im Umgang mit Katastrophen deutlich machen zu können, muss danach gefragt werden, wem es jeweils gelingen konnte, Deutungsmacht zu beanspruchen und Deutungen in der Öffentlichkeit zu implementieren. An welche Narrative und Diskurse wurde angeknüpft, um eine öffentlich gültige, also akzeptierte Erzählung durchzusetzen? Welche Charakteristika und Bedeutungen wurden »Technik« zugeschrieben, und wie setzte man das Mensch-Technik-Verhältnis mit fatalen Unfällen in Beziehung? Dazu gehört unweigerlich die Frage nach der Ursache, nach möglichen Verursachern und nach Konsequenzen. Hier zeigen sich die komplexen Spezifika technischer Katastrophen. Wer ist schuld: Mensch oder Maschine? Kann in diesem Zusammenhang überhaupt von Schuld gesprochen werden? Die Antworten auf diese Fragen wirken sich unmittelbar auf die Deutung und die Sinngebung der jeweiligen Katastrophe aus.

Von besonderem Interesse sind in der gesamten Arbeit die Medialisierung und Visualisierung der betrachteten Katastrophen und der Betroffenen. Hier zeigen sich populäre Deutungs- und Darstellungsweisen und deren Wandel. Veränderungen der Medien und Mediendynamiken selbst wirkten wiederum auf die Medialisierung von Katastrophen zurück. Nicht zuletzt müssen auch Handlungsabsichten und Handlungsgrenzen von JournalistInnen und Medienmachenden berücksichtigt werden.

12 Unter Terrorismus werden mit Peter Waldmann »Gewaltanschläge aus dem Untergrund gegen eine politische Ordnung« verstanden, die sowohl »Schrecken verbreiten« als auch »Sympathien erzeugen« sollen. Waldmann, Terrorismus, S. 14. Vgl. zu den Zielen der 9/11-Opfer-Gruppierungen: Bruce Hoffmann, Anna-Britt Kasupski, *The Victims of Terrorism. An Assessment of Their Influence and Growing Role in Policy, Legislation, and the Private Sector*, Santa Monica (CA) 2007, S. 3-16.

Als erste praktische Reaktion auf eine Katastrophe wurden in der Regel Rettungsversuche in Gang gesetzt und die meisten Verletzten zur Versorgung in Krankenhäuser verbracht.¹³ Insofern muss auch die medizinische Seite in der Untersuchung von Katastrophenbewältigung betrachtet werden. Wie wirkten sich die Formierung von Institutionen und die Festlegung von katastrophenmedizinischem Wissen¹⁴ und Praktiken auf die öffentliche Behandlung und Wahrnehmung der »Opfer« aus?

Bereits in den ersten Minuten einer Katastrophe wird deutlich: Katastrophen sind anthropozentrisch. Ohne menschliche »Opfer« gibt es keine Katastrophe. Daher wird in der Arbeit nicht nur auf Deutungen der Betroffenen, ihre Gegendeutungen und Positionen in verschiedenen Diskurssträngen einzugehen sein. Vielmehr muss herausgearbeitet werden, wer zu welchem Zeitpunkt als »Opfer« oder als Geschädigter gelten konnte. Dies ermöglicht Rückschlüsse darauf, welche Akteure etwas als Schaden oder Schädigung einer Katastrophe interpretierten und was davon auch juristisch und gesellschaftlich akzeptiert wurde.

Daran anschließend wird herausgestellt, wer im Untersuchungszeitraum das Recht und die Pflicht besaß, über den Umfang und die Art und Weise der Rettungs- und Hilfsmaßnahmen zu entscheiden und diese auch durchzusetzen. Von wem konnten Maßnahmen implementiert werden und welchen Zielsetzungen folgten diese? Von Interesse sind in diesem Zusammenhang nicht nur Erwartungen an das Verhalten von »Opfern«, sondern auch deren Strategien, sich an verschiedenen Stellen Gehör zu verschaffen und eigene Forderungen zu stellen. Die Möglichkeiten und Grenzen der Handlungsmacht von Geschädigten und Betroffenen sind folglich zu beleuchten.

Um diese Wandlungsprozesse herauszuarbeiten, nimmt die Studie einen Zeitraum von etwa 60 Jahren deutscher Geschichte in den Blick und betrachtet anhand von sechs Fallstudien zentrale Praktiken, Akteure und Handlungsfelder der »Bewältigung«. Für dieses Land und jede seiner Regierungsformen spielte Technik seit der Industrialisierung in vielerlei Hinsicht eine wichtige Rolle, wie Karsten Uhl in seinem Buch aufzeigt.¹⁵ Nach dem Zweiten

13 Dies gilt freilich für den Untersuchungszeitraum, nicht grundsätzlich für historische Katastrophenreaktionen.

14 Wissen wird hier im Sinne der Wissenssoziologie verstanden als ein durch epistemische Praktiken hervorgebrachtes Konstrukt, was im Falle medizinischen Wissens, insbesondere auf Beobachtung und Festlegung von Normalzuständen beruht. Vgl. Marian Füssel, *Wissen. Konzepte – Praktiken – Prozesse* [= Historische Einführungen, Bd. 19], Frankfurt a. M., New York (NY) 2021, S. 18.

15 Vgl. Karsten Uhl, *Technology in Modern German History. 1800 to the Present*, London, New York (NY), Oxford u. a. 2022.

Weltkrieg half die Technisierung dem Wiederaufstieg insbesondere in Westdeutschland auf den Weg, sodass sich die Bundesrepublik als Technologieland neu erfinden konnte und bis zur Gegenwart als solches interpretiert wird.¹⁶

Die Arbeit setzt mit einer Betrachtung der Explosion des LZ 129 *Hindenburg* im Jahr 1937 ein. Diese Luftschiffkatastrophe wurde durch die Anwesenheit mehrerer Kameras und durch die US-amerikanische Aufmerksamkeit zu einem Medienereignis, das das NS-Regime dazu zwang, sich öffentlich mit den Betroffenen auseinanderzusetzen. Andere technische Großkatastrophen wurden, wie das näher betrachtete Beispiel des Zugunglücks von Genthin 1939 zeigt, aus dem öffentlichen Fokus verdrängt. Die Kesselwagenexplosion im Ludwigshafener BASF-Werk 1948 ist die zweite Fallstudie der Arbeit, mit der der Umgang mit den Betroffenen einer technischen Katastrophe in der Nachkriegszeit und am Beginn des »Wiederaufbaus« beleuchtet wird. Einen Wendepunkt in der medialen Aufmerksamkeit für Betroffene stellt die Bergwerkskatastrophe von Lengede 1963 am »Ende der Nachkriegszeit«¹⁷ dar, begannen doch das sich etablierende Fernsehen und die Zeitungen über individuelle Betroffene und die Folgen der Katastrophe zu berichten. Das Flugtagunglück von Ramstein 1988 brach über die anwesenden Zuschauenden kurz vor dem Ende des Kalten Krieges herein, als Debatten über Verantwortlichkeiten für den Einsatz von riskanter Technik und zugleich die Zuwendung zum Selbst im Sinne von Subjektivierung und Selbstfürsorge jeweils einen Höhepunkt erreichten. Die Studie schließt mit der ICE-Katastrophe von Eschede 1998, die von den Zeitgenossen in den Kontext von allumfassender Beschleunigung und Globalisierung gesetzt wurde und in eine Zeit der verstärkten Rationalisierung fiel. Die Veränderungen der gesellschaftlichen, politischen, medizinischen und technischen Kontexte wirkten sich jeweils auf den Umgang mit derartig zerstörerischen und als Einschnitt empfundenen technischen Katastrophen aus. Somit werden diese zu einer Schnittstelle verschiedener Diskurse, Praktiken und Akteure. Eine besondere Herausforderung dieser Arbeit besteht darin, ihr Zusammenwirken bei der »Katastrophenbewältigung« aufzuzeigen.

16 Vgl. die Deutung auf der Internetseite des BMWK: Artikel Innovationspolitik, in: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), [<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/innovationspolitik.html>], letzter Zugriff am 26. 6. 2023.

17 Das Diktum des »Endes der Nachkriegszeit« stammt unter anderem von Ludwig Erhard. Vgl. Regierungserklärung Bundeskanzler Ludwig Erhard vom 18. 10. 1963, in: Hans Ulrich Behn, Die Regierungserklärungen der Bundesrepublik Deutschland [= Deutsches Handbuch der Politik, Bd. 5], München, Wien 1971, S. 113-148.

Problemskizze: Technik, Sicherheit, Risiko und Gefahr

Technologie sei ein Golem, behaupten der Wissenschaftssoziologe Harry Collins und der Wissenschafts- und Technikhistoriker Trevor Pinch in ihrem erstmals 1998 erschienenen Essay-Band »*The Golem at Large. What you should know about Technology*«. Darin wird das Argument entfaltet, dass Technologie keine vollkommene Sicherheit bieten kann, da sie als Produkt der Wissenschaft und damit des menschlichen Denkens und Schaffens dessen Fehlern unterworfen ist. Sie kann daher sowohl planmäßig funktionieren als auch fehlgehen. Die Forscher haben für ihre wissenschaftshistorische Reihe das Motiv des Golems als Analogie zu Naturwissenschaft und Technologie gewählt, da dieses mythische Wesen stark, eifrig und zumeist nützlich, beizeiten aber auch fehlgeleitet, zerstörerisch und tödlich sein kann.¹⁸ In diesen Punkten entspricht der Golem ihren Vorstellungen von moderner, durch menschliche Fehler störanfälliger Technologie, die trotzdem allzu häufig als »sicher« wahrgenommen wird.¹⁹

Daran anschließend können – bildsprachlich in der Mythologie verbleibend – Technologie oder technische Geräte und komplexe technische Anlagen als janusköpfige Geschöpfe betrachtet werden, die potenziell sowohl Heil als auch Verderben bringen können. Bei ihrer Nutzung muss also der Wert des Gewinns gegen das Risiko eines Unfalls abgewogen werden. Deutlich wird, dass der Aspekt der Sicherheit im Zusammenhang mit Technologie und Technik eine entscheidende Rolle spielt. Unter Sicherheit ist nicht nur der objektive Ausschluss von Gefahren für Leib und Leben zu verstehen, vielmehr ist »Sicherheit« ein Gefühl, ein Produkt des Abgleichs einer Vorstellung dessen, was Sicherheit bedeutet und wie die Realität wahrgenommen wird.²⁰

Alltagstechnik muss als sicher gelten, um als hilfreich und nicht als Bedrohung wahrgenommen zu werden. Werden eine Situation oder ein Problem gesellschaftlich und auch politisch als existenzielle Bedrohung wahrgenommen, werden Maßnahmen der Versicherheitlichung (Eckard Conze) in die Wege geleitet.²¹ In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts setzte sich der Gedanke

18 Vgl. Harry Collins, Trevor Pinch, *The Golem at Large. What you should know about Technology*, Cambridge 1998. Die deutsche Übersetzung erschien wenig später. Dies., *Der Golem der Technologie. Wie die Wissenschaft unsere Wirklichkeit konstruiert*, Berlin 2000, hier S. 7-8, S. 11.

19 Vgl. ebd.

20 Vgl. Eckard Conze, *Securitization. Gegenwartsdiagnose oder historischer Analyseansatz*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 38 (2012) 3, S. 453-267, hier S. 456-457, S. 461.

21 Vgl. ebd., S. 457; vgl. auch Eckard Conze, *Sicherheit als Kultur. Überlegungen zu einer »modernen Politikgeschichte« der Bundesrepublik Deutschland*, in: *Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte* 53 (2005) 3, S. 357-380, hier S. 363. Allerdings kann anstelle des Begriffs Versicherheitlichung häufig auch der Begriff des Kontingenz-

durch, dass vor allem in Bezug auf Techniknutzung abgewogen werden müsse, welche Aspekte der Lebenswelt versicherheitlicht werden sollen.²² Technik war, neben anderen Elementen, in der Geschichte der Versicherheitlichung des Deutschen Reichs und der Bundesrepublik an mehreren Punkten entscheidend. Das gilt für die Zeit des Nationalsozialismus ebenso wie für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, in der der infrastrukturelle und wirtschaftliche Wiederaufbau gelingen musste und (West-)Deutschland zu einem Hochtechnologiestandort ausgebaut werden sollte.²³ Mit Hilfe der Technik wurden beispielsweise die Energieversorgung, die industrielle Produktion und daran anschließend die wirtschaftliche Stärke, der Wohlstand und die »Stabilität« des jungen demokratischen Staates sichergestellt.²⁴ Auch außenpolitisch war Technik in Form der waffentechnischen Aufrüstung entscheidend für ein Gefühl der Sicherheit gegen die wahrgenommene Bedrohung durch den Warschauer Pakt.²⁵ Aus der Perspektive der Zeitgenossen des 20. Jahrhunderts bedeutete Technik die Verheißung von »Fortschritt«, Wohlstand und wirtschaftlicher wie auch politischer Stabilität.²⁶ Fortschritt, so legt Rüdiger Graf dar, werde in der Regel sowohl als teleologischer als auch als ergebnisoffener Prozess der Verbesserung in verschiedenen Lebensbereichen verstanden.²⁷ Weder kulturpessimistische Diskursstränge, die eher den geistigen Eliten zuzuordnen und in ihrer gesamtgesellschaftlichen Verbreitung zu hinterfragen sind, noch eine »Automatisierungsangst« taten der fortschreitenden Technisierung und dem Glauben an »Fortschritt« Abbruch.²⁸

Sicherheit zu gewährleisten war und ist nicht nur Aufgabe des modernen Staates, sondern »die entscheidende legitimierende Aufgabe schlechthin«.²⁹

managements verwendet werden. Das Aufzeigen von Versicherheitlichung kann sich auf Tendenzen beziehen, um nicht jede Gegenmaßnahme als Versicherheitlichung zu bezeichnen. Vgl. auch Christopher Daase, Die Historisierung der Sicherheit. Anmerkungen zur historischen Sicherheitsforschung aus politikwissenschaftlicher Sicht, in: *Geschichte und Gesellschaft* 38 (2012) 3, S. 387–405.

22 Vgl. Conze, *Securitization*, S. 464.

23 Vgl. Conze, *Sicherheit als Kultur*, S. 366–367.

24 Conze macht deutlich, dass »Stabilität«, also das Gefühl, dass die eigene (bürgerliche) Existenz auf Dauer abgesichert ist, die Vorstellung von Sicherheit von der direkten Nachkriegszeit bis in die siebziger Jahre in der Bundesrepublik dominierte und auch darüber hinaus neben anderen Faktoren bedeutsam blieb. Vgl. ebd., S. 369–376.

25 Vgl. Conze, *Sicherheit als Kultur*, S. 369.

26 Vgl. Rüdiger Graf, *Totgesagt*, S. 91–103.

27 Vgl. ebd.

28 Vgl. Biess, *Republik der Angst*, hier besonders Kapitel 4 (*Moderne Angst*); vgl. Annette Schumann, *Der Traum vom perfekten Unternehmen. Die Computerisierung der Arbeitswelt in der Bundesrepublik Deutschland (1950er- bis 1980er-Jahre)*, in: *Zeithistorische Forschungen* 9 (2012) 2, S. 231–256.

29 Vgl. Conze, *Securitization*, S. 459. Auch Diktaturen legitimieren sich durch das

Das Ziel staatlichen Handelns ist demzufolge die Gewährleistung größtmöglicher Sicherheit für seine Bevölkerung, die im Gegenzug das Gewaltmonopol des Staates und damit seine Legitimität anerkennt.³⁰ Im Sinne eines »unbeschriebenen Gesellschaftsvertrags« (José Brunner) übernahm der moderne Staat in zunehmendem Maße die Verantwortung für die Sicherheit und die Minderung von Leiden im Austausch für die Loyalität seiner BürgerInnen.³¹

Allerdings schuf Technik nicht nur Wohlstand in nie dagewesenem Ausmaß und Beherrschbarkeitsfantasien auf der einen, sondern auch negative Kontingenz und Risiken auf der anderen Seite.³² In Bezug auf die janusköpfige Technik ergab sich hinsichtlich des Anspruchs auf größtmögliche Sicherheit ein Problem: Dem Einsatz von Technik war einerseits etwas Gutes abzugewinnen. Andererseits entstanden aus dem Einsatz von Technik auch hohe Risiken für die Bevölkerung. Dieses Dilemma der industrialisierten Moderne ist der Ausgangspunkt dieser Arbeit. Stellt Technisierung eine Grundsignatur der Moderne dar, ist das Scheitern von Technik ein Grundproblem dieser Zeit.³³ Die Antworten auf dieses Problem lohnt es in kulturgeschichtlicher Perspektive zu historisieren. Der Begriff der Moderne ist ebenso wenig wie viele andere hier genutzten Begriffe eindeutig definiert. Er wird hier als Epochenbezeichnung verwendet, der vielerlei Umbrüche in gesellschaftlichen Strukturen, in Kunst und Kultur, in der Institutionalisierung und Rationalisierung von Regierungen und nicht zuletzt hinsichtlich zunehmender Techniknutzung beziehungsweise Technisierung und damit verbundenen Fortschrittshoffnungen seit 1900 bezeichnet.³⁴

Potenzielle Schäden durch den Betrieb von technischen Anlagen, seien es Fabriken, Bergwerke oder große Maschinen wie Flugzeuge oder Züge, werden als Risiken aufgefasst, die in Kauf genommen werden, um einen Gewinn oder Vorteil zu erhalten, wie Jochen Molitor in seiner Dissertationsschrift eingangs konzise zusammenfasst.³⁵ Damit grenzt er den Begriff des Risikos von dem

Versprechen von Sicherheit, was im Falle des nationalsozialistischen Regimes bekanntermaßen nur für die deutsche Mehrheitsgesellschaft galt und sich außerdem vornehmlich auf die eigene Machtsicherung bezog.

³⁰ Vgl. Conze, *Securitization*, S. 462.

³¹ Vgl. José Brunner, *Die Politik des Traumas. Gewalterfahrungen und psychisches Leid in den USA, in Deutschland und im Israel/Palästina-Konflikt*, Berlin 2014, S. 17.

³² Vgl. Beck, *Risikogesellschaft*, S. 25.

³³ Vgl. ebd. Literatur zur Moderne ist zahlreich. Einen breiten und konzisen Überblick bietet Christoph Dipper, *Moderne*, Version: 2.0, in: *Docupedia-Zeitgeschichte*, 17.1.2018, [http://docupedia.de/zg/Dipper_moderne_v2_de_2018], letzter Zugriff am 8.8.2023.

³⁴ Vgl. Dipper, *Moderne*. Unter Technisierung wird die Durchdringung des Alltags von Technik verstanden.

³⁵ Vgl. Jochen Molitor, *Katastrophe als Beruf. Die bundesdeutsche Ärzteschaft und*

der »Gefahr« ab, die er als externe und von außen hereinbrechende Kraft, beispielsweise durch Naturkatastrophen, beschreibt.³⁶ Aus diesem Grund erscheint hier auch eine Abgrenzung zwischen Natur- und Technikkatastrophen sinnvoll, da sich die Urheber des Schadens unterscheiden.

Technische Risiken trugen seit der Industrialisierung zunehmend jene, die kaum Entscheidungsmacht über die technischen Anlagen besaßen, wie Niklas Luhmann in seiner Studie zum Risiko beobachtet.³⁷ Viel eher kamen sie mit der Technik im Alltag – bei der Arbeit oder in der Freizeit – in Berührung, nutzten sie und mussten sich auf ihr Funktionieren verlassen. Insofern betont Jochen Molitor, dass zwischen Gefahr und Risiko wiederum nicht trennscharf unterschieden werden kann, da unbeteiligten Dritten der Betrieb von Technik auch zu einer Gefahr werden konnte, wenn sie »selbst keinerlei Einfluss auf die ursprüngliche Risikoentscheidung hatten«.³⁸ Über die freiwillige Inkaufnahme eines Risikos wurde, wie die Studie zeigen wird, durchaus gestritten, wenn es um Rechtfertigungen potenziell Verantwortlicher ging.

Die allzu häufig opferreichen Folgen technischer Fehlfunktionen führten nicht zur Abschaffung der ursächlichen Technik und blieben ein Teil des *modernen* Lebens. Um an der Technisierung und damit an den Vorteilen einer technisierten Moderne festzuhalten, musste das gelegentliche Versagen von Technik begrenzt- und handhabbar sein; die »Opfer« dieser Moderne und des Fortschritts mussten versorgt und getröstet werden oder zumindest so erscheinen.

Forschungsstand und zentrale Begriffe

Für die Mehrzahl der zentralen Begriffe dieser Arbeit existieren in der Geschichtswissenschaft keine verbindlich anerkannten Definitionen. Hinzu kommt, dass diese Begriffe, zum Beispiel »Technik«, »Katastrophe« oder »Opfer«, im alltäglichen Sprachgebrauch verwendet werden und kontextual

der nukleare Ernstfall (1950-1990) [= Kölner Historische Abhandlungen, Bd. 57], Wien, Köln 2021, S. 23.

36 Vgl. ebd. Diese Definition der Gefahr führt auch Herfried Münkler in seinem Sammelband »Sicherheit und Risiko« an. Den Unterschied zwischen *Gefahr* und *Bedrohung* sieht Münkler darin, dass bei Letzterer ein Akteur identifizierbar ist, der absichtlich handelt. Vgl. Herfried Münkler, Strategien der Sicherung: Welten der Sicherheit und Kulturen des Risikos. Theoretische Perspektiven, in: ders., Matthias Bohlender, Sabine Meurer (Hrsg.), Sicherheit und Risiko. Über den Umgang mit Gefahr im 21. Jahrhundert, Bielefeld 2010, S. 11-34, hier S. 11.

37 Niklas Luhmann, Soziologie des Risikos, Berlin 1991, S. 119.

38 Molitor, Katastrophe als Beruf, S. 23.

unterschiedliche Bedeutungen haben.³⁹ Für die Verwendung in dieser Arbeit müssen diese Begriffe dementsprechend unter Berücksichtigung bisheriger Beiträge der Forschung definiert werden. Daran anschließend wird der aktuelle Forschungsstand der Bereiche skizziert, zu denen die vorliegende Studie einen Beitrag leistet, nämlich der Erforschung von Katastrophen in kulturgeschichtlicher Perspektive, der Technikgeschichte und der Erforschung der Position des »Opfers« und dessen Wechselbeziehung mit dem Staat im 20. Jahrhundert.

Technik

Der erste, schwer zu definierende Begriff ist der der *Technik*. Grundlegend zu unterscheiden ist zunächst zwischen dem Verständnis von Technik als Fertigkeit und dem als Gerät oder Maschine.⁴⁰ Diese Arbeit geht vom Zweiteren aus und orientiert sich an der einflussreichen Definition des Ingenieurs, Technikphilosophen und Mitbegründers der deutschen Technikfolgeabschätzung Günther Ropohl. Mit dem Begriff Technik wird mit Ropohl ein nutzenorientiertes System menschengeschaffener künstlicher Gegenstände verstanden, das menschliche und technische Handlungen umfasst.⁴¹ Bei Ropohl geht es in erster Linie um Technik als maschinen- und apparatförmige technische »Artefakte« oder Systeme.⁴² Damit konzentriert sich diese Arbeit auf maschinelle Technik und auf solche Gebilde, die aus dem Zusammenwirken von mehreren Maschinen und menschlichen Handlungen bestehen (zum Beispiel Fabriken oder Bergwerke). Die Studie betrachtet vor allem Katastrophen, die von Maschinen oder technischen Großanlagen, in Abgrenzung zu Haushalts- und Kleintechnik, hervorgerufen wurden. Die Verflechtung zwischen menschlichem Handeln, Gesellschaft und Technik wird bereits durch die Definition Ropohls angedeutet und in allen technikgeschichtlichen Werken betont.⁴³ Zu welchem Grad »Sachzwänge«, Einflüsse oder gar Unterdrückung des einen Pols auf den anderen Pol dieses (schein-

39 Dass viele Beiträge zum Thema auf die inflationäre Verwendungsweise des Begriffs Katastrophe aufmerksam machen, resümiert Nicolai Hannig. Vgl. Nicolai Hannig, Katastrophen im 19. und 20. Jahrhundert. Befunde, Kontexte und Perspektiven, in: Neue Politische Literatur 61 (2016) 3, S. 439-463, hier S. 442.

40 Vgl. Martina Heßler, Kulturgeschichte der Technik, Frankfurt a. M. 2012, S. 16.

41 Vgl. Günther Ropohl, Allgemeine Technologie. Eine Systemtheorie der Technik, Karlsruhe³ 2009, S. 31.

42 Vgl. Suzana Alpsancar, Technikfolgenabschätzung als Zeitdiagnose. Einsichten aus Günter Ropohls Programm, in: TATuP 27 (2018) 1, S. 14-20, hier S. 18.

43 Vgl. beispielsweise Thomas Rohkrämer, Eine andere Moderne? Zivilisationskritik, Natur und Technik in Deutschland 1880-1933, Paderborn, München u. a. 1999, S. 10.

baren) Dualismus zwischen »Mensch« und Technik wirken, ist eine der Kernfragen technikphilosophischer und kulturkritischer Auseinandersetzungen.⁴⁴

Trotz der pragmatischen Orientierung an Ropohls systemtheoretisch geleiteter Technikdefinition reflektiert die Arbeit die Auswirkungen technischer Innovationen. Suzana Alpsancar macht zu Recht darauf aufmerksam, dass Ropohl in seiner Forschung zu Technikfolgen und Technikakzeptanz inhärent Innovationen und das technisch Neue privilegiere.⁴⁵

Interessant ist im Zusammenhang mit dieser Technikdefinition die bereits angesprochene technikphilosophische Arbeit von Harry Collins und Trevor Pinch. Aus ihren Beobachtungen geht eine untrennbare Verbindung von Naturwissenschaft und Technik hervor. Insbesondere berechnend konstruierte und berechenbare künstliche Gegenstände gelten gesellschaftlich als Technik.⁴⁶ Dabei verweisen die Autoren auf die gesellschaftliche Autorität, die Berechnung und Wissenschaft in Bezug auf Technologien haben, selbst wenn es zu Unfällen kommt.⁴⁷

Die beiden hauptsächlichen Formen von Technikkatastrophen sind in Deutschland Massenunfälle mit Transportmitteln oder in der industriellen Förderung und Fertigung. Dies spiegelt das Reichshaftpflichtgesetz von 1871 wider, das auf deren Betrieb abzielte, auch wenn diese Gesetzgebung weniger die Betroffenen als die Betreibenden schützte.⁴⁸ Das Luftverkehrsgesetz ergänzte 1922 diese Regelungen mit einem Passus zu Haftungsfragen im Falle eines Unfalls mit Flugverkehrsmitteln.⁴⁹ Zu technischen Katastrophen gehören theoretisch auch schwere Reaktorunfälle, die sich im Deutschland des 20. Jahrhunderts aber nicht ereignet haben.⁵⁰ Die gewählten Fallstudien stammen daher aus den ersten zwei Bereichen.

44 Die Beiträge zu diesem Problem sind unüberschaubar. Als wichtig hierzu können gelten: Jürgen Habermas, Technik und Wissenschaft als »Ideologie«, Frankfurt a. M. 1969; Lewis Mumford, Mythos der Maschine. Kultur, Technik und Macht. Die umfassende Darstellung der Entdeckung und Entwicklung der Technik, 2 Bde., Frankfurt a. M. 1967-1970; vgl. Günther Anders, Die Antiquiertheit des Menschen 2. Über die Zerstörung des Lebens im Zeitalter der dritten industriellen Revolution, München² 1981.

45 Alpsancar, Technikfolgenabschätzung, S. 18.

46 Vgl. Collins, Pinch, Der Golem, S. 7-9.

47 Vgl. ebd., S. 9.

48 Vgl. Christian von Bar, Das »Trennungsprinzip« und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung, in: Archiv für die civilistische Praxis 181 (1981) 4, S. 289-327, hier S. 301. Vgl. auch den Text des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871, abgedruckt in: Hans Friese, Reichshaftpflichtgesetz. Kommentar, München, Berlin 1950, S. 1-4.

49 Vgl. § 19-30, Luftverkehrsgesetz, in: Deutsches Reichsgesetzblatt Nr. 57, 1922, S. 681-687.

50 Zur Auseinandersetzung mit der Problematik des GAUs in Tschernobyl vgl. Kap. 4.3.

Kurz angeführt seien hier weiterführende Ansätze der Technikanthropologie, die sich vor allem mit der Beziehung zwischen Menschen und Technik beziehungsweise deren Verschmelzung beschäftigen. Martina Heßler und Kevin Liggieri versammeln in ihrer Einleitung zum Handbuch »Technikanthropologie« technikphilosophische Überlegungen und posthumanistische Ansätze, die das Mensch-Technik-Verhältnis reflektieren.⁵¹ Deutlich wird, dass das Menschliche lange in Abgrenzung zu Technik definiert wurde. Kybernetik und künstliche Intelligenz stellen diesen Dualismus zunehmend in Frage.⁵²

Die Erforschung von Technikgeschichte beziehungsweise die Kulturgeschichte der Technik hat sich bisher vor allem mit funktionierender Technik und ihren Implikationen für Menschen und Gesellschaft auseinandergesetzt. So sind Studien und Beiträge erschienen, die Computerisierung, »Technikemotionen« wie Automatisierungsangst oder Planungs- oder Atomeuphorie, generelle technische Kultur sowie Zivilisationskritik im Sinne skeptischer Sichtweisen auf Technisierung thematisieren.⁵³ Technik ist zu einem wichtigen Gegenstand der historischen Forschung geworden, was sich in der Einrichtung mehrerer Lehrstühle und Forschungszentren für Technikgeschichte in Deutschland widerspiegelt. Technikgeschichte als Subdisziplin ist mit zahlreichen weiteren Forschungsfeldern verzahnt, wie beispielsweise der Geschichte der Arbeit, Sicherheitgeschichte, der Geschichte der Industrialisierung und der Rationalisierung, der Umweltgeschichte und nicht zuletzt auch der Geschichte sozialer Strukturen und der Emanzipation.⁵⁴

51 Vgl. Martina Heßler, Kevin Liggieri, Einleitung: Technikanthropologie im digitalen Zeitalter, in: dies. (Hrsg.), Technikanthropologie. Handbuch für Wissenschaft und Studium, Baden-Baden 2020, S. 11-29.

52 Vgl. ebd., S. 18.

53 Siehe den Sammelband: Martina Heßler (Hrsg.), Technikemotionen [= Geschichte der technischen Kultur, Bd. 9], Paderborn 2020; siehe Uhl, Technology in Modern German History, siehe auch das Kapitel zur Automatisierungsangst in: Biess, Republik der Angst; siehe Annette Schuhmann, Der Traum vom perfekten Unternehmen. Die Computerisierung der Arbeitswelt in der Bundesrepublik Deutschland (1950er-1980er Jahre), in: Zeithistorische Forschungen 9 (2012), S. 231-256; siehe Heike Weber, »Kluge Frauen lassen für sich arbeiten!« Werbung für Waschmaschinen von 1950-1995, in: Technikgeschichte 65 (1998) 1, S. 27-56, siehe auch: dies., Zeitgeschichten des Technischen: Zum Momentum, Alter(n) und Verschwinden von Technik, in: Martina Heßler (Hrsg.), Provokationen der Technikgeschichte. Zum Reflexionszwang historischer Forschung, Paderborn 2019, S. 107-150.

54 Eine umfassende Besprechung aller verknüpften Themenfelder und Arbeiten ist an dieser Stelle nicht möglich. Zu den aufgeführten Forschungsfeldern vgl. exemplarisch: Nina Kleinöder, Unternehmen und Sicherheit. Strukturen, Akteure und Verflechtungsprozesse im betrieblichen Arbeitsschutz der westdeutschen Eisen- und Stahlindustrie nach 1945, Stuttgart 2015; vgl. Martina Heßler, »Mrs.

Die Betrachtung von technischen Katastrophen und Unfällen hat in der historischen Forschung bisher wenig Beachtung gefunden und ist ein Desiderat, wie auch Martina Heßler in ihrem Einführungswerk »Kulturgeschichte der Technik« feststellt.⁵⁵ Generelle Risiken der Technik wurden gleichwohl, wenn auch nicht immer in dezidiert historischer Perspektive, reflektiert.⁵⁶ Der Stadtforscher Stephen Graham und der Geograph Nigel Thrift bringen die Begleiterscheinungen der Technik mit einem Satz auf den Punkt: »*To invent the train is to invent the train crash, to invent the plane is to invent the plane crash.*«⁵⁷ Die bereits 1987 erstmals erschienene Arbeit von Charles Perrow argumentiert, dass sich Unfälle in komplexen Systemen kaum vermeiden ließen, weil diese für Menschen zu unüberschaubar geworden seien oder sich kleinere Defekte durch Interaktion mit anderen Komponenten des Systems in ihrer Wirkung potenzieren können.⁵⁸ Wie Unfälle sich auswirken, sei von den jeweiligen umgebenden Faktoren abhängig.⁵⁹

In »Die Tücken der Technik« zählt der Historiker Edward Tenner »Nebenwirkungen« und unvorhergesehene Effekte von Medizin- und Alltagstechnik auf.⁶⁰ Damit zielt auch er auch darauf ab, dass Techniknutzung unüberschaubare Folgen haben kann, die mit der Zeit für den Menschen immer weniger beherrschbar werden. Zu nennen ist auch die Arbeit des Historikers David Nye, die das Phänomen des Stromausfalls in den USA betrachtet. Nye bezeichnet dieses als »Grenzerfahrung«, die die soziale Ordnung (vorübergehend) außer Kraft setzen kann.⁶¹ Für Deutschland bzw. das Deutsche Reich hat Karsten Uhl eine Langzeitstudie vorgelegt, die die Entwicklung des

Modern Woman«. Zur Sozial- und Kulturgeschichte der Haushaltstechnisierung, Frankfurt a. M., New York (NY) 2001.

55 Vgl. Heßler, Kulturgeschichte der Technik, S. 176.

56 Vgl. exemplarisch: Wiebe E. Bijker, The Vulnerability of Technological Culture, in: Helga Nowotny (Hrsg.), Cultures of Technology and the Quest for Innovation, New York (NY), Oxford 2006, S. 52-69. Der deutsche Ingenieur Kurt Detzer stellte sich nach seiner Tätigkeit in der Entwicklung bei der Firma MAN die Frage: Wer verantwortet den industriellen Fortschritt und versucht praktische Antworten auf dieses Problem zu finden. Vgl. Kurt Detzer, Wer verantwortet den industriellen Fortschritt, Berlin, Heidelberg, New York (NY) 1995.

57 Stephen Graham, Nigel Thrift, Out of Order. Understanding repair and maintenance, in: Theory, Culture and Society 24 (2007) 1, S. 1-25, hier S. 4.

58 Vgl. die deutsche Ausgabe: Charles Perrow, Normale Katastrophen. Die unvermeidbaren Risiken der Großtechnik [= Reihe Campus, Bd. 108], Frankfurt a. M., New York² (NY) 1992, S. 17.

59 Vgl. ebd., S. 22.

60 Vgl. Edward Tenner, Die Tücken der Technik. Wenn Fortschritt sich rächt, Frankfurt a. M. 1999.

61 Vgl. David Nye, When the Lights Went Out. A History of Blackouts in America, Cambridge 2010.

»modernen« Deutschland von 1800 bis zur Gegenwart im Zusammenhang mit Technik beschreibt und dabei auch auf mehrere Aspekte der Techniknutzung und Technisierung abhebt sowie Pfadabhängigkeiten reflektiert, die die Handlungsmacht der Techniknutzenden im 20. Jahrhundert einschränkten.⁶² Zusammengefasst hat die historische Forschung im Hinblick auf verschiedene Facetten der Technisierung des menschlichen Lebens nachgewiesen, dass Gesellschaft und Technik in zunehmendem Maße verflochten wurden, sodass eine Entflechtung unmöglich erscheint und zugleich Vulnerabilität (im Sinne von Verletzlichkeit und Störanfälligkeit) zum gesellschaftlichen Problem wurde.

Katastrophe

Definitorische Annäherungen an den Begriff *Katastrophe* sind zahlreich und werden auf verschiedene Betrachtungsebenen bezogen. Die erste hier zu nennende Ebene betrifft den Aspekt der sprachlichen, medial vermittelten Kommunikation. Grundsätzlich, so konstatiert Kurt Imhof, bedeute eine Katastrophe in der Moderne das Überschreiten eines »Grenzwert[s] eines schweren Unglücks«.⁶³ Dessen Bezeichnung als Katastrophe fasst er sinngemäß als einen performativen Sprechakt auf, der dem Ereignis Bedeutung zumisst.⁶⁴ Dies sehen auch die Herausgeber des Sammelbandes *Aufbruch ins Unversicherbare* so, die zudem »Katastrophen-Sprechakte« als »Souveränitätsbehauptungen« klassifizieren und so eine Verbindung zwischen Macht und Katastrophenbewältigung herstellen.⁶⁵ Insbesondere den Medien werden von Jan Hinrichsen, Reinhard Johler und Sandro Ratt im Falle von Katastrophen Bewältigungsaufgaben zuerkannt. Sie betrachten die Katastrophe als einen »durch Rituale zu bewältigende[n] ›Schwellen-

62 Vgl. Uhl, *Technology in Modern German History*. Außerdem als Überblickswerke lesenswert: Ulrich Wengenroth, *Technik der Moderne – ein Vorschlag zu ihrem Verständnis*, Version 1.0 vom 6. 11. 2015, [<https://www.mcts.tum.de/wp-content/uploads/2018/11/TdM-gesamt-1.0.pdf>], letzter Zugriff am 30.11.2025; etwas älter ist das enzyklopädische Werk von Christian Kleinschmidt, *Technik und Wirtschaft im 19. und 20. Jahrhundert* [= *Enzyklopädie Deutscher Geschichte*, Bd. 79], München 2007.

63 Kurt Imhof, *Katastrophenkommunikation in der Moderne*, in: Christian Pfister, Stephanie Summerratter (Hrsg.), *Katastrophen und ihre Bewältigung. Perspektiven und Positionen* [= Referate einer Vorlesungsreihe des Kollegium Generale der Universität Bern im Sommersemester 2003], Bern, Stuttgart, Wien 2004, S. 145–163, hier S. 146.

64 Vgl. ebd., S. 148.

65 Vgl. Marie Bartels, Leon Hempel, Thomas Markwart, *Einleitung. Ein Streit über die Katastrophe*, in: dies. (Hrsg.), *Aufbruch ins Unversicherbare. Zum Katastrophen Diskurs der Gegenwart*, Bielefeld 2013, S. 7–28, hier S. 11.

zustand.«.⁶⁶ Diese Rituale wiederum würden vor allem durch mediale Redundanzen und Einordnungen vermittelt, die dem Geschehen das Ungeheuerliche nehmen.⁶⁷ Katastrophenerzählungen sollen überdies das Ereignis tradier- und erinnerbar machen und so Sicherheit wiederherstellen.⁶⁸ Die Verbindungen zwischen der kommunikativen Bewältigung, der Einordnung und Erzählung von Katastrophen, Machtpositionen und dem zentralen Stellenwert von Medien als Multiplikatoren von Meinungen, Deutungen und Aufmerksamkeit wurden in der Forschung erkannt.

Damit sind bereits Sinngebungsprozesse und die Ursachensuche als zweite Betrachtungsebene angesprochen worden. Katastrophen seien auf spezifische Art und Weise sinnbedürftig, verdeutlicht Imhof:

Ähnlich Kriegen fordern Katastrophen durch ihre sinnlos erscheinende Vernichtung und ihre tragischen Folgen das Sinnbedürfnis ihrer Zeitgenossen besonders heraus. Ungleich Kriegen lässt sich jedoch diese Sinnfrage bei Katastrophen nicht so leicht durch moralische Urteile bezüglich Täter und Opfer, Gut und Böse, also durch kriegsbegründende Feindbilder »lösen«. Katastrophen erfordern komplexere Interpretationsleistungen.⁶⁹

Richtet sich der Blick auf diese spezifischen Interpretationsleistungen, so wird deutlich, dass trotz aller berechtigter Hinweise auf die Untrennbarkeit von Natur und Kultur Unterschiede zwischen als Naturkatastrophen wahrgenommenen Phänomenen und Technikkatastrophen bestehen.⁷⁰ Betrachtet man den »Umgang« mit technischen Katastrophen und die Bemühungen, diese in das menschliche Alltagsleben als seltenes, aber einigermaßen »normales« Phänomen zu integrieren, werden Unterschiede zu anderen Katastrophenarten deutlich: Flutkatastrophen oder Erdbeben lassen sich nicht als unerwünschte Nebenprodukte unverzichtbarer, aber theoretisch abschaltbarer Elemente eines erhofften »Fortschritts« begreifen. Abgesehen von den Folgen des Klimawandels oder Überflutungen an verengten und verbauten Flussläufen, die auch als *man-made-disaster bezeichnet* werden,

66 Jan Hinrichsen, Reinhard Johler, Sandro Ratt, Katastrophen. Vom kulturellen Umgang mit (außer)alltäglichen Bedrohungen, in: Ewald Frie, Mischa Meier (Hrsg.), Aufruhr, Katastrophe, Konkurrenz, Zerfall. Bedrohte Ordnungen als Thema der Kulturwissenschaften, Tübingen 2014, S. 61-82, hier S. 61.

67 Vgl. ebd., S. 72.

68 Vgl. Hinrichsen, Johler, Ratt, Katastrophen, S. 72.

69 Vgl. Imhof, Katastrophenkommunikation in der Moderne, S. 146.

70 François Walter beschäftigt sich in seiner Monografie eingehend mit Sinngebungsprozessen nach Katastrophen. Vgl. François Walter, Catastrophes. Une histoire culturelle XVIe-XXIe siècle, Paris 2008.

wurden diese Ereignisse nicht genuin »vom Menschen« verursacht, wenn gleich sich die »katastrophalen Schäden« an Leib, Leben, Besitz und Infrastruktur des Menschen manifestierten.⁷¹ Die Fragen nach Schuld und Verantwortung beziehen sich insbesondere in Bezug auf den Klimawandel auf gesamte Bevölkerungen und Systeme und stellen sich somit anders als im Falle des Versagens von Großtechnik. Die Wechselwirkung zwischen naturalen und menschlichen Faktoren zu untersuchen, ist an anderer Stelle sicherlich weiterhin gewinnbringend, wird an dieser Stelle aus den genannten Gründen aber ausgeklammert, was nicht zuletzt auch einer handhabbaren Heuristik sowie der Wahrnehmung der Zeitgenossen geschuldet ist.

Technische Gebilde gäbe es nicht, ohne dass Menschen sie erdacht und erbaut hätten. Die »Schöpfer« der Technik also waren es, die sowohl deren intendierte Funktionen als auch ihre »Nebenwirkungen« möglich machten. Der Philosoph Paul Virilio brachte dies mit folgendem Satz auf den Punkt: *«À la différence de l'accident naturel, l'accident artificiel résulte de l'innovation d'un engin ou d'une matière substantielle.»*⁷² So meint auch der deutsche Technikhistoriker Wolfgang König:

Heuristischen Wert besitzt die Unterscheidung zwischen menschlichem, organisatorischem und technischem Versagen. Allerdings sind dabei zwei Einschränkungen zu machen. In einem strengen Sinn handelt es sich bei jedweden technischen Versagen gleichzeitig auch um menschliches und organisatorisches Versagen, weil Technik vom vergesellschafteten

71 Zu dieser Diskussion vgl. exemplarisch Hinrichsen, Johler, Ratt, Katastrophen, S. 64, S. 70; vgl. Andreas Killen, Nitzan Lebovic, Introduction, in: dies. (Hrsg.), *Catastrophes. A History and Theory of an Operative Concept*, Berlin, Boston (MA) 2014, S. 1–14. Die Erkenntnis, dass Natur und Umwelt auf die vom Menschen freigesetzten Emissionen, auf Abholzung und intensive Landwirtschaft reagieren und sich Wetterextreme verstärken, ist ein Produkt der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Insofern kann man bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein durchaus von »Naturkatastrophen« abseits vom Klimawandel und genuiner menschlicher Beteiligung sprechen. Die Verantwortung für Wetterereignisse und Klimaveränderungen wird nicht mehr allein der naturalen Umwelt, sondern immer stärker den Menschen zugerechnet. Als politisch zu priorisierende Problemlage wurde dies erst im Laufe der letzten Jahrzehnte beurteilt. Den Wandel der Naturwahrnehmung und das gewandelte Verhältnis des Menschen zur Natur im Zusammenhang mit Flutkatastrophen legt Jens Ivo Engels anschaulich dar. Jens Ivo Engels, Vom Subjekt zum Objekt. Naturbild und Naturkatastrophen in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, in: Dieter Groh, Michael Kempe, Franz Mauelshagen (Hrsg.), *Naturkatastrophen. Beiträge zu ihrer Deutung, Wahrnehmung und Darstellung in Text und Bild von der Antike bis ins 20. Jahrhundert* [= Literatur und Anthropologie, Bd. 13], Tübingen 2003, S. 119–142.

72 Paul Virilio, *L'accident originel*, Paris 2005, S. 25.

Menschen gemacht ist. »Technisches Versagen« bezieht sich also auf das Versagen der Technik in einer bestimmten Situation und klammert aus der Betrachtung aus, dass dem Schaden möglicherweise frühere Fehler bei der Konstruktion oder Produktion der Technik zugrunde lagen. Die zweite Einschränkung betont, dass Unfälle häufig aus der Kumulation mehrerer Fehlerquellen entstehen. Bei »menschlichem«, »organisatorischem« und »technischem Versagen« handelt es sich also um Idealtypen (im Sinne Max Webers), welche in reiner Form üblicherweise nicht vorkommen, aber hilfreich für die Ursachenanalyse sind.⁷³

Technische Katastrophen zwingen Menschen dazu, sich mit menschlich Erschaffenem auseinanderzusetzen und Abwägungen zwischen Risiko und Nutzen zu ziehen. Für die vorliegende Studie ist es also sinnvoll, Technikkatastrophen als eigene Phänomene zu betrachten. Angesichts des Überhangs an geschichtswissenschaftlichen Studien zu Naturkatastrophen, die als Phänomene von Technikkatastrophen abgegrenzt wurden, ist eine Studie zu letzteren im Umkehrschluss ebenso gerechtfertigt.

Eine dritte Betrachtungsebene besteht in der Zuwendung zu den Folgen und des Einbezugs der Zeit nach dem katastrophalen Ereignis in das Verständnis einer Katastrophe. Der Soziologe Wolf Dombrowsky macht in diesem Zusammenhang eine wichtige Bemerkung, die für diese Arbeit ausschlaggebend ist: Katastrophen sind die »Summe der Schäden und des Leids, das Menschen trifft«.⁷⁴ Dombrowsky verweist damit auf den anthropozentrischen Kern von Katastrophen. Demzufolge zerstören Katastrophen nicht, die Zerstörung ist die eigentliche Katastrophe für die betroffenen Menschen.⁷⁵ Damit eröffnet er zugleich eine zeitliche Perspektive auf Katastrophen, die nunmehr nicht als punktueller Ereignis erscheinen, sondern als Zeitraum, in dem sich »Bewältigungshandlungen« abspielen und der Schaden seine Wirkungen entfaltet.

Auch die Herleitung der griechischen Wortbedeutung »Umsturz« oder »Umkehr der Ordnung« verweist auf die Folgen, beziehungsweise das Ergebnis von Katastrophen.⁷⁶ Mit der Beobachtung Michel Foucaults, dass es die

73 Wolfgang König, Autocrash und Kernkraft-GAU. Zum Umgang mit technischen Risiken, in: Herfried Münkler, Matthias Bohlender, Sabine Meurerer (Hrsg.), Sicherheit und Risiko. Über den Umgang mit Gefahr im 21. Jahrhundert, Bielefeld 2010, S. 207-222, hier S. 210.

74 Dombrowsky, Entstehung, Ablauf und Bewältigung von Katastrophen, S. 179.

75 Vgl. ebd.

76 Die komplexe Wortbedeutung des Griechischen und den Bedeutungswandel des Begriffs »Katastrophe« zeigen Olaf Briesse und Timo Günther auf. Vgl. Olaf Briesse, Timo Günther, Katastrophe. Terminologische Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, in: Archiv für Begriffsgeschichte 51 (2009), S. 155-195, hier besonders S. 158-159, S. 171. Einzelne Untersuchungen zu Katastrophen bauen auf dieser Definition

legitimierende, machterhaltende Notwendigkeit und zugleich Aufgabe eines modernen Staates sei, Katastrophen, zu denen er beispielsweise Epidemien zählt, zu überwinden, wird der Bezug zwischen Katastrophenbewältigung und Machtpraktiken einmal mehr deutlich.⁷⁷

Nicht nur die historische und kulturwissenschaftliche Forschung beschäftigt sich mit Katastrophen. Auch in der Medizin, konkreter in der Katastrophenmedizin, wurde der Begriff im Verlauf der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts definiert und orientiert sich dabei an dem Verhältnis des Ausmaßes eines Schadens an »Leben oder Gesundheit zahlreicher Menschen« zu den zur Verfügung stehenden Ressourcen, um diesen zu beheben oder zu bekämpfen.⁷⁸ Übersteigt dieses Ausmaß die Kräfte der örtlichen Rettungs- oder Brandbekämpfungsinstitutionen, so wird von einer Katastrophe gesprochen.⁷⁹ Dies grenzt die Katastrophe zugleich vom Unfall ab, bei dem keine Notsituation hinsichtlich der Rettung und Schadensbekämpfung auftritt.⁸⁰ Unterschieden wurden Katastrophen in diesem Feld hinsichtlich ihrer Schadensursachen: Naturkatastrophen wurden von Technikkatastrophen abgegrenzt, da sich hinsichtlich der Rettung von Personen aus einem Flugzeugwrack andere Aufgaben und Gefahrenpotenziale ergaben als bei einer Überschwemmung.⁸¹

Nun ist diese konkrete Definition ein Produkt der sich nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelnden Katastrophenmedizin. Ihr Ursprung ist die Kriegs- und Militärmedizin, und ihre Verflechtung mit dieser blieb bis zum Ende des Kalten Krieges eindeutig. Die Bezeichnung eines großen Unfalls als Katastrophe, so ist zu beobachten, orientierte sich bereits zuvor an der Zahl der Verletzten und Toten sowie an der Möglichkeit der Retter, vor Ort zu helfen.

Für die Begriffsdefinition in dieser Arbeit werden oben angeführte Elemente kombiniert, sodass unter einer Technikkatastrophe ein großes Unglück verstanden wird, das von Großtechnik hervorgerufen wird, sowohl gesellschaftlich als Katastrophe interpretiert als auch in großem Umfang medialisiert und diskutiert wird und eine große Zahl Toter und Verletzter zur Folge hat, deren Rettung und Bergung die Zeitgenossen vor Probleme stellen.

auf, beispielsweise Saskia Frank, Zeppelin-Ereignisse. Technikkatastrophen im medialen Prozess, Marburg 2008, S. 27.

77 Vgl. Michel Foucault, *Security, Territory, Population. Lectures at the Collège de France, 1977-1978*, Basingstoke 2009, S. 60-68.

78 Vgl. Jürgen Bittger, *Großunfälle und Katastrophen. Einsatztaktik und Organisation*, Stuttgart, New York (NY) 1996, S. 1.

79 Vgl. ebd.

80 Vgl. ebd.

81 Vgl. ebd.

Mit dem Blick auf die Definitionsmöglichkeiten von Katastrophen sind bereits einige wichtige Beiträge zur historischen Katastrophenforschung benannt. Bei der Betrachtung des Forschungsstandes zu diesem Themenfeld fällt die bereits erwähnte Konzentration auf Naturkatastrophen auf.⁸² Im Folgenden sollen kurz diejenigen Beiträge Erwähnung finden, die im Zusammenhang mit der Bewältigung von Katastrophen stehen.

Den Umgang mit diesen zwischen dem 18. und dem 20. Jahrhundert untersuchte jüngst Nicolai Hannig. Er beschreibt einen Diskurswandel in Wissenschaft und technischer Planung von der Prävention über Versuche der Berechnung hin zu den Bemühungen um die grundsätzliche Einhegung von Naturrisiken und ihrer Folgen.⁸³ Er zeigt auf, wie Akteure und Institutionen im Kampf gegen eine als gefährlich wahrgenommene Natur Bedeutung erlangen konnten und gesellschaftlichen Wandel vorantrieben. Damit verschränkt er menschliches Handeln, die Entwicklung von Institutionen und wissenschaftlich-technische Reaktionen auf Naturgefahren.

Im ersten Jahrzehnt der 2000er Jahre sind zahlreiche Sammelbände erschienen, die sich der menschlichen Erfahrung der Naturkatastrophe, ihrer Darstellung und »Bewältigung« widmen.⁸⁴ Andere setzen einen dezidiert umwelt-

82 Peter Reinkemeier zeigt Bewältigungsstrategien für Naturkatastrophen für das 18. Jahrhundert dezidiert in praxis- und diskursanalytischer Ausrichtung auf, weshalb diese zeitlich frühe Studie hier zu erwähnen ist. Vgl. Peter Reinkemeier, *Die Gouvernentalisierung der Natur. Deutung und handelnde Bewältigung von Naturkatastrophen im Kurfürstentum Bayern des 18. Jahrhunderts*, Göttingen 2022.

83 Nicolai Hannig, *Kalkulierte Gefahren. Naturkatastrophen und Vorsorge seit 1800*, Göttingen 2019; vgl. auch: ders., *Die Zukunft als Gefahr. Katastrophenschutz im 20. Jahrhundert*, in: Lucian Hölscher (Hrsg.), *Die Zukunft des 20. Jahrhunderts. Dimensionen einer historischen Zukunftsforschung*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2017, S. 253–277.

84 Vgl. exemplarisch: Christian Pfister (Hrsg.), *Am Tag danach. Zur Bewältigung von Naturkatastrophen in der Schweiz 1500–2000*, Bern 2002; Dieter Groh (Hrsg.), *Naturkatastrophen. Beiträge zu ihrer Deutung, Wahrnehmung und Darstellung in Text und Bild von der Antike bis ins 20. Jahrhundert*, Tübingen 2003; Manfred Jakubowski-Tiessen, Hartmut Lehmann (Hrsg.), *Um Himmels Willen. Religion in Katastrophenzeiten*, Göttingen 2003; Christian Pfister (Hrsg.), *Katastrophen und ihre Bewältigung. Perspektiven und Positionen. Referate einer Vortragsreihe des Collegium Generale der Universität Bern im Sommersemester 2003*, Bern 2004; Lars Kreye, Carsten Stühling, Tanja Zwingelberg (Hrsg.), *Natur als Grenzerfahrung. Europäische Perspektiven der Mensch-Natur-Beziehung in Mittelalter und Neuzeit. Ressourcennutzung, Entdeckungen, Naturkatastrophen*, Göttingen 2009; Gerrit Jasper Schenk (Hrsg.), *Katastrophen. Vom Untergang Pompejis bis zum Klimawandel*, Ostfildern 2009; Ortwin Pelc (Hrsg.), *Katastrophen in Norddeutschland. Vorbeugung, Bewältigung und Nachwirkungen vom Mittelalter bis ins 21. Jahrhundert*, Neumünster 2010; Andrea Janku, Gerrit Jasper Schenk, Franz Mauelshagen (Hrsg.), *Historical Disasters in Context. Science, Religion, and Politics*, New York (NY), London 2012.

historischen Schwerpunkt bei der Betrachtung vergangener Katastrophen.⁸⁵ Dabei werden nicht selten große Zeiträume oder geografische Räume in den Bänden versammelt. Der Historiker Niall Fergusson hat kürzlich eine äußerst zugespitzte Monografie vorgelegt, die die größten Menschheitskatastrophen seit der Antike bis zur Neuzeit und zur Coronapandemie betrachtet und zu einer besseren Vorbereitung auf Katastrophenszenarien aufruft.⁸⁶

Einzelne Sammelbände konzentrieren sich dagegen ganz auf ein einzelnes katastrophales Ereignis. Der Sammelband von Martina Heßler und Christian Kehrt beispielweise beleuchtet umweltgeschichtliche Aspekte ebenso wie gesellschaftliche, mediale und technische Reaktionsweisen auf die Hamburger Sturmflut von 1962.⁸⁷ Diese spielte in der Genese des Zivil- und Katastrophenschutzes der Bundesrepublik eine wichtige Rolle, wie der Beitrag von Jochen Molitor hervorhebt.⁸⁸ Die »Katastrophierung« des Krieges und die Rechtfertigung der Entwicklung des Zivil- und Katastrophenschutzes des Kalten Krieges ist auch in dessen 2021 vorgelegter Dissertation wichtiger Bestandteil. Molitor untersucht darin die Auseinandersetzung bundesdeutscher Mediziner mit dem »atomaren Ernstfall« und die Herausbildung der Katastrophenmedizin.⁸⁹ Mit der Katastrophenmedizin und dem Zivilschutz ist ein Forschungsfeld benannt, das nicht zuletzt die Verflechtung des Militärs und des Kalten Krieges mit der Vorsorge vor Katastrophen verdeutlicht und einen Bezug zur Sicherheitsforschung ausweist. Diesem Feld widmet sich Martin Diebel, der die Entwicklung des Zivil- und Katastrophenschutzes in der Bundesrepublik im Vergleich mit Großbritannien nachzeichnet und dabei nach dem geltenden Sicherheitsbegriff der Zivilschutz-Befürworter fragt.⁹⁰ Er geht dabei ebenfalls auf den Begriff der »Katastrophierung« des

85 Vgl. Patrick Masius, *Risiko und Chance. Naturkatastrophen im Deutschen Kaiserreich (1871-1918). Eine umweltgeschichtliche Betrachtung*, Göttingen 2010; Patrick Masius, Jana Sprenger, Eva Mackowiak (Hrsg.), *Katastrophen machen Geschichte. Umweltgeschichtliche Prozesse im Spannungsfeld von Ressourcennutzung und Extremereignis*, Göttingen 2010.

86 Vgl. die deutsche Ausgabe: Niall Fergusson, *Doom. Die großen Katastrophen der Vergangenheit und einige Lehren für die Zukunft*, München 2021.

87 Vgl. Martina Heßler, Christian Kehrt (Hrsg.), *Die Hamburger Sturmflut von 1962. Risikobewusstsein und Katastrophenschutz aus zeit-, technik- und umweltgeschichtlicher Perspektive*, Göttingen 2004.

88 Vgl. Jochen Molitor, *Lehren für den Verteidigungsfall. Die Sturmflutkatastrophe von 1962 und der bundesdeutsche Zivilschutz*, in: Martina Heßler, Christian Kehrt (Hrsg.), *Die Hamburger Sturmflut von 1962. Risikobewusstsein und Katastrophenschutz aus zeit-, technik- und umweltgeschichtlicher Perspektive*, Göttingen 2004, S. 195-219.

89 Vgl. Jochen Molitor, *Katastrophe als Beruf*.

90 Vgl. Martin Diebel, *Atomkrieg und andere Katastrophen. Zivil- und Kata-*

Krieges ein, womit die Beschäftigung mit nicht-militärischen Problemfeldern, wie eben der »zivilen« Katastrophe, bezeichnet wird.⁹¹

Mit generellen Deutungstendenzen von Katastrophen beschäftigt sich der Historiker François Walter. Die vorliegende Arbeit schließt an dessen Forderung an, die Aufgabe der Forschung sei es, die jeweilige Katastrophe anhand der zeitgenössisch konstruierten Kategorien zu untersuchen, die Pluralität der Diskurse festzustellen und die verschiedenen Akteure auszudifferenzieren.⁹² Walter arbeitet drei hauptsächliche, sich überschneidende historische Phasen der Erklärungs- bzw. Ursachensuche für Katastrophen heraus, die auch in dieser Arbeit deutlich werden: Strafe oder Rache Gottes, die fatalistische Hinnahme und schließlich die Übernahme von Verantwortung durch den Menschen, der sich nun um singuläre bis plurale Erklärungen bemüht.⁹³

Hinsichtlich der Historisierung einzelner Katastrophen fällt eine große Anzahl von Publikationen zum Nuklearunfall von Tschernobyl auf. Die menschlichen und ökologischen Folgen wurden ebenso in nationaler und transnationaler Perspektive aufgearbeitet wie die Medialisierung der Katastrophe und die Rezeption in verschiedenen Ländern, unter anderem auch der Bundesrepublik.⁹⁴

Zu der zeitlich am weitesten zurückliegenden in dieser Arbeit betrachteten Katastrophe, der Explosion des *Hindenburg*, ist bislang am meisten publiziert worden.⁹⁵ Zahllose darstellende Texte geben Auskunft über den Bau und die Zerstörung des Luftschiffes. Wissenschaftliche Monografien widmen sich unterschiedlichen Themenschwerpunkten, beispielsweise der Wirkmächtigkeit des Objekts Luftschiff. In der 2008 veröffentlichten Dissertation von Saskia Frank fragt die Autorin nach Bedeutungen des Zeppelins auf symbolischer Ebene und nach den Ursachen seiner Wirkmächtigkeit auf die Zeitgenossen. Sie nimmt dabei nicht nur den *Hinden-*

strophenschutz in der Bundesrepublik und Großbritannien nach 1945, Paderborn 2017.

91 Ebd., S. 20, S. 91.

92 Vgl. Walter, *Catastrophes*, S. 25.

93 Vgl. ebd.

94 Vgl. Melanie Arndt, *Tschernobylkinder. Die transnationale Geschichte einer nuklearen Katastrophe*, Göttingen 2020; *Tschernobyl* wird unter anderem von Nigel Raab thematisiert: Nigel Raab, *All Shook Up. The Shifting Soviet Response to Catastrophes 1917-1991*, Montreal, Kingston, London, u. a. 2017; Peter Billhöfer, 26. April 1986. *Tschernobyl. Folgen einer Katastrophe*, Stuttgart 2021; Karena Kalmbach, *The Meanings of a Disaster. Chernobyl and its afterlives in Britain and France*, New York (NY), Oxford 2021; Katrin Jordan, *Ausgestrahlt. Die mediale Debatte um »Tschernobyl« in der Bundesrepublik und in Frankreich 1986/1987*, Göttingen 2018.

95 Luftschiff LZ 129 wird auch als »der Hindenburg« im Maskulinum bezeichnet, da sich dies sprachlich am »Zeppelin Hindenburg« orientiert.

burg, sondern auch andere Zeppeline in den Blick. Frank will damit Unfälle in die Technikgeschichte integrieren, anstatt sie als Ausnahmefälle zu sehen.⁹⁶ Schließlich untersucht sie die bildliche Repräsentation von Zeppelin und deren Unfälle, was sie als »Zeppelin-Ereignisse« bezeichnet. Die Arbeit geht nicht über generelle Beobachtungen wie die Faszination und Begeisterung in der Bevölkerung hinaus, die durch die Vermarktung und die schiere Größe der Luftschiffe zustande kamen. Schließlich geht sie auf die Bedeutung der Luftschiffe als Propagandainstrumente zur Zeit des Nationalsozialismus ein und erläutert die bildlichen Implikationen der Explosion des *Hindenburg*.⁹⁷

Ed Regis schlägt in seiner 2015 vorgelegten Studie eine Einteilung technischer Konstruktionen in pathologische und nicht-pathologische Technik vor, wobei er diese mehr als Pole denn als feste Binärkategorien verstanden wissen möchte.⁹⁸ Anhand des Beispiels des *Hindenburg* entwickelt Regis folgende Kriterien: unkontrollierbare Größe, Faszinationspotential, hohe finanzielle Kosten und Ressourcenintensität, die im Missverhältnis zum Ertrag stehen, und schließlich das Herunterspielen der Risiken durch Befürworter.⁹⁹ Regis versammelt soziale, kulturelle, ökonomische und wirtschaftliche Faktoren und wendet sie auf eine Rekonstruktion der Ereignisse um den *Hindenburg* an, um eine Unterscheidung möglich zu machen und »warning signs« erkennbar werden zu lassen, wenngleich weder die Tragweite der Kriterien noch der wissenschaftliche Ertrag erkennbar werden.¹⁰⁰

Der Eisenbahnkatastrophe von Genthin, die hier gemeinsam mit der Explosion des *Hindenburg* betrachtet wird, sind bisher keine geschichtswissenschaftlichen Arbeiten gewidmet worden. Ähnlich verhält es sich sowohl mit dem Grubenunglück von Lengede, obgleich es dazu bereits verschiedene anspruchsvollere Darstellungen gibt, als auch mit der Flugtagkatastrophe von Ramstein und dem ICE-Unglück bei Eschede.¹⁰¹

Die Katastrophe bei der BASF 1948 ist von Lisa Sanner in ihrer 2015 vorgelegten Dissertation im Vergleich mit einem ähnlichen Explosionsunglück 1921 in der BASF in Oppau bei Ludwigshafen akribisch auf-

96 Vgl. Frank, Zeppelin-Ereignisse; zur politischen Symbolik in der Kaiserzeit vgl. Rüdiger Haude, Starre und weniger starre Systeme. Zur politischen Symbolik der Zeppeline im Kaiserreich, in: Technikgeschichte 77 (2010) 2, S. 113-128.

97 Vgl. Frank, Zeppelin-Ereignisse, S. 159-168.

98 Vgl. Ed Regis, Monsters. The Hindenburg Disaster and the Birth of Pathological Technology, New York (NY) 2015, S. XIX.

99 Vgl. ebd., S. XVI-XVIII.

100 Ebd., S. XX.

101 Vgl. Martin Fimpel, Das Wunder von Lengede, in: Archiv-Nachrichten Niedersachsen 17 (2013), S. 132-133; vgl. Werner Cleve, Das Wunder von Lengede, in: Braunschweigische Heimat 100 (2014) 1, S. 6-11.

gearbeitet worden.¹⁰² Sie beschreibt die Themenbereiche der »materiellen und immateriellen Bewältigung« und der Politisierung der Katastrophe, um so »Dimensionen der Ereignisse, Strategien ihrer Bewältigung [...] und Lernprozesse zu untersuchen«.¹⁰³ Dabei zeigt die Gemeinsamkeiten und Unterschiede im Umgang mit beiden Katastrophen auf, wobei sich die Unterschiede der Katastrophe 1948 gegenüber der Katastrophe von 1921 aus den veränderten Kontexten ergeben, was wenig verwunderlich sein dürfte. Größere Thesen stellt Sanner nicht auf, aber kontextualisiert die einzelnen Ereignisse und Handlungen und stellt Parallelen und Unterschiede heraus. Die Betroffenen der Katastrophe, beziehungsweise die betroffenen Arbeiter, werden bei Sanner zwar thematisiert, spielen aber aufgrund der Ausrichtung der Studie eher eine untergeordnete Rolle.

Opfer und Betroffene

Um begrifflich präzise zu arbeiten, muss der Begriff des »Opfers« beziehungsweise der Betroffenen reflektiert und definiert werden. Die Geschichte des Opfers gehört gegenwärtig zu den florierenden Forschungsfeldern.¹⁰⁴ Auf die Besonderheiten der »Opfer« von Technik ist bereits hingewiesen worden. Der Begriff des »Opfers« hat in seiner zeitgenössischen Verwendung mehrere Wandlungen durchlaufen und ist in der deutschen Sprache mehrdeutig: So spricht man vom Opfer im Sinne des in Erwartung einer Gegenleistung Geopferten (engl. *sacrifice* oder lat. *sacrificium*), des Märtyrers, der sich selbst opfert, oder des unschuldig zu Schaden Gekommenen (*victim*).¹⁰⁵ Das »Opfer« stand, sofern es überlebt hatte, lange im Verdacht, seine Gebrechen

102 Vgl. Lisa Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«. Die Explosionskatastrophen in der BASF 1921 und 1948, Ludwigshafen a. Rh. 2015.

103 Ebd., S. 415.

104 Beispielsweise sind in jüngerer Zeit erschienen: Svenja Goltermann, *Opfer*. Die Wahrnehmung von Krieg und Gewalt in der Moderne, Frankfurt a. M. 2017; vgl. den Sammelband, der sich mit den Opfern von Terrorismus auseinandersetzt: Petra Terhoeven (Hrsg.), *Victimhood and Acknowledgement. The Other Side of Terrorism* [= Jahrbuch für Europäische Geschichte, Bd. 19], München, Wien 2018; vgl. auch Ola Lynch, Javier Argomaniz (Hrsg.), *Victims of Terrorism. A Comparative and Interdisciplinary Study*, London 2015. Ebenso existieren ältere Zugriffe wie: Robert Elias, *The Politics of Victimization. Victims, Victimology and Human Rights*, New York (NY), Oxford 1986.

105 Die sprachliche Unterscheidung erfolgt im Deutschen nicht, daher wird hier zur Verdeutlichung auf das Englische bzw. das Lateinische verwiesen. Noch immer kann als guter Überblick gelten: Sabine Behrenbeck, *Der Kult um die toten Helden, Nationalsozialistische Mythen, Riten und Symbole 1923 bis 1945* [= Kölner Beiträge zur Nationsforschung, Bd. 2], Vierow bei Greifswald 1996, S. 65–76. Vgl. zu dieser Kategorisierung Herfried Münkler, Karsten Fischer, »Nothing to kill or

vorzuschieben, um Vergünstigungen zu erlangen. Besonders prominent sind in diesem Zusammenhang die sogenannten »Kriegszitterer«, die psychosomatische Folgen des Ersten Weltkrieges zeigten – allerdings war die Abwertung psychischer Folgen bis zum Zweiten Weltkrieg vom sozialen und militärischen Stand abhängig.¹⁰⁶ Der Status als »Opfer« ist ein Ergebnis sozialer Aushandlungs- und Anerkennungsprozesse, an dem die Geschädigten sowie die soziale Umgebung beteiligt sind, wie Svenja Goltermann in ihrem wegweisenden Essay deutlich macht.¹⁰⁷ Bei dem Begriff handelt es sich also um eine Zuschreibungskategorie. Somit ist es zeit- und kontextabhängig, wer in einer Gesellschaft als »Opfer« angesehen wurde oder sich selbst als solches betrachtete. Daraus resultiert die Problematik, dass es ahistorisch wäre, heutige Opferdefinitionen für diese Untersuchung anzunehmen, da die aktuelle Berücksichtigung psychischer und sozialer Folgen nicht über den gesamten Betrachtungszeitraum gegeben war.¹⁰⁸

Eine Beschränkung auf unmittelbar physisch Betroffene eines Katastrophenereignisses wäre für diese Arbeit insofern problematisch, als Angehörige und psychisch in Mitleidenschaft gezogene ZeugInnen und HelferInnen ausgeblendet werden würden, obgleich sie, wenn auch nicht als »Opfer« bezeichnet, von Katastrophen fühlbar tangiert werden. Daher wird die Betrachtungsperspektive erweitert. Personen, die durch eine Katastrophe körperlich und/oder psychisch in Mitleidenschaft gezogen wurden, werden in den Untersuchungskreis miteingeschlossen. Der Begriff »Opfer« gilt daher in dieser Arbeit als Begriff, der anzeigt, dass Betroffene explizit als »Opfer« angesehen wurden. Des Weiteren wird der Sammelbegriff »Betroffene« verwendet. Der Begriff »Betroffene« bezeichnet sämtliche Personen, die von einer Katastrophe in Mitleidenschaft gezogen worden sein konnten. Teilweise wird synonym das Wort »Geschädigte« für physisch oder materiell Geschädigte verwendet. Verletzte und Tote werden als solche bezeichnet, wenn es konkret nur um diese Personengruppe geht.

die for ...« – Überlegungen zu einer politischen Theorie des Opfers, in: *Leviathan* 28 (2000) 3, S. 343-362, hier S. 346.

106 Vgl. Gundula Gahlen, Die Nerven der Offiziere als militärisches Problem – Diskurse und Handlungsstrategien in der deutschen Armee 1914-1918, in: dies., Ralf Gnosa, Oliver Janz (Hrsg.), *Nerven und Krieg. Psychische Mobilisierungs- und Leidenserfahrungen in Deutschland (1900-1939)*, Frankfurt, New York (NY) 2020, S. 121-140.

107 Vgl. Goltermann, *Opfer*, S. 14.

108 Vgl. ebd., S. 16, S. 168, S. 175.

Theoretisch-methodische Konzeption

Die Betroffenen bildeten den Dreh- und Angelpunkt der »Bewältigung« von Technikkatastrophen, selbst wenn sie selbst in der Regel nicht handlungsführend waren, sondern häufig Maßnahmen der »Bewältigung« unterworfen werden sollten. Was unter diesem Begriff zu verstehen ist, muss zunächst nachvollzogen und definiert werden.

»Bewältigung« als Thema der Geschichts- und Kulturwissenschaften

Viele Sammelbände, die sich geschichts- oder literaturwissenschaftlich mit Katastrophen auseinandersetzen, tragen den Begriff »Bewältigung« im Titel. Diese Sammelbände, die nicht selten die Zeitspanne von der Antike bis ins 20. oder 21. Jahrhundert umfassen, geben an, sich mit der Bewältigung von Katastrophen zu befassen, ohne dass definiert wird, was mit dem Begriff eigentlich gemeint ist.¹⁰⁹ Eine allgemein verbindliche Definition von Bewältigung gibt es ebenso wenig in der Geschichtswissenschaft wie auch in anderen Geistes- oder Sozialwissenschaften. Dies überrascht, ist es doch die »Vergangenheitsbewältigung«, die sowohl die deutschen Nachkriegsgesellschaften als auch eine Vielzahl von HistorikerInnen auf verschiedene Weisen beschäftigt hat. Nicht nur Katastrophen erfordern Bewältigung, sondern auch eine Reihe anderer folgenreicher Ereignisse und Krisen. Dem Begriff kann sich nur mittels eines Blicks auf Forschungen zu Problematiken der Bewältigung definitorisch genähert werden.

Seit den 1950er Jahren bezeichnete man die Konfrontation mit der NS-Vergangenheit in der Bundesrepublik im allgemeinen Sprachgebrauch als »Vergangenheitsbewältigung«.¹¹⁰ Nach einer Phase des Beschweigens der Vergangenheit sollte sie seit dem Ende der 1950er Jahre »durch ein ganzes Bündel an Maßnahmen, insbesondere durch die Intensivierung der strafrechtlichen Ermittlungen« bewältigt werden.¹¹¹ In der geschichtswissenschaftlichen Forschung wird der Terminus »Vergangenheitsbewältigung« schon

109 Ohne Definition des Begriffs Bewältigung kommt der Sammelband über Katastrophen in Norddeutschland aus, obgleich er ihn im Titel (Vorbeugung, Bewältigung und Nachwirkungen vom Mittelalter bis ins 21. Jahrhundert) führt. Vgl. Pelc (Hrsg.), *Katastrophen in Norddeutschland*.

110 Vgl. Detlef Siegfried, *Zwischen Aufarbeitung und Schlußstrich. Der Umgang mit der NS-Vergangenheit der beiden deutschen Staaten 1958-1969*, in: ders., Axel Schildt, Karl Christian Lammers (Hrsg.), *Dynamische Zeiten. Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften* [= *Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte*, Bd. 37], Hamburg 2000, S. 77-113, hier S. 83.

111 Siegfried, *Zwischen Aufarbeitung und Schlußstrich*, S. 79, S. 83.

lange kritisch gesehen, wie unter anderen Detlef Siegfried und Jürgen Wilke ausführen: Er könne als Versuch verstanden werden, mit der »Vergangenheit« fertig« werden zu wollen und sich »der Verantwortung für sie zu entledigen.«¹¹² Problematisch ist insbesondere der von den Zeitgenossen unkritisch verwendete Wortteil »Bewältigung«. Er impliziert Vollständigkeit und Abgeschlossenheit, obgleich es sich um einen offenen Prozess handelt. Der Versuch, die Vergangenheit möglichst abschließend zu bewältigen, korrespondiert mit der zunächst ab 1945 geteilten Hoffnung der Deutschen auf einen Neuanfang nach dem Zusammenbruch. Die Verbrechen der NS-Zeit sollten die Perspektiven auf Neuordnung und Neuanfang nicht überschatten. Der Mythos der »Stunde Null« und die Proklamationen, einen »Schlussstrich« unter die Verbrechen der NS-Zeit ziehen zu wollen, waren keine dauerhaften Lösungen, um Fragen nach Verantwortung und Schuld zu unterbinden.¹¹³ Infolgedessen musste eine andere Form der Bewältigung gefunden werden.

Peter Reichel definiert den Begriff in seinem Einführungswerk zur »Vergangenheitsbewältigung« nicht explizit, spricht aber von dem »Problem, mit den Folgen eines als illegitim angesehenen Herrschaftssystems politisch und rechtlich umzugehen.«¹¹⁴ Bewältigung bedeutet dementsprechend, Antworten auf und Umgangsweisen mit Reaktionen auf längerfristig wirkende Problemkomplexe zu suchen. Reichel bezieht sich hier insbesondere auf die juristischen Problemlagen, doch blieb und bleibt die Auseinandersetzung mit der NS-Diktatur und den Verbrechen nicht auf dieses Feld beschränkt. Selbstverständlich lässt sich das Phänomen der »Vergangenheitsbewältigung« nicht mit Katastrophenbewältigung gleichsetzen. Dem entgegen steht erstens der Charakter des Holocaust als einzigartiger, weitverzweigter und organisierter Verbrechenkomplex mit unüberschaubar vielen Akteuren und Opfern. In der Regel werden technische Katastrophen, um die es hier gehen soll, nicht als ein Verbrechen eingeordnet, das obendrein eine ganze Staatsbevölkerung zu potenziellen TäterInnen macht. Zweitens haben die Betroffenen der Katastrophen nicht mit einer Tabuisierung des Gesamtgeschehens zu kämpfen, was Ralph Giordano als »zweite Schuld« der Deutschen anprangerte.¹¹⁵ Festzu-

112 Jürgen Wilke, Massenmedien und Vergangenheitsbewältigung, in: ders. (Hrsg.), Mediengeschichte der Bundesrepublik Deutschland, Köln, Weimar, Wien 1999, S. 649–671, hier S. 649.

113 Vgl. Richard Bessel, Die »Stunde Null«: 1945 und danach, in: Michael Jonas, Ulrich Lappenküper, Oliver von Wrochem (Hrsg.), Dynamiken der Gewalt. Krieg im Spannungsfeld von Politik, Ideologie und Gesellschaft, Paderborn 2015, S. 284–295, hier S. 285.

114 Peter Reichel, Vergangenheitsbewältigung in Deutschland. Die Auseinandersetzung mit der NS-Diktatur von 1945 bis heute, München 2001, S. 22.

115 Ralph Giordano, Die zweite Schuld – oder Von der Last Deutscher zu sein, Hamburg, Zürich 1987. Damit soll nicht gesagt sein, dass die juristischen Mittel

halten ist dennoch, dass es sich bei der Bewältigung um Versuche handelt, Antworten und angemessene Reaktionen auf ein komplexes Problemfeld zu finden.¹¹⁶ Die getroffenen Maßnahmen sind vielgestaltig und betreffen juristische, aber auch kulturelle und soziale Fragen. Die Folgen der NS-Kriegsverbrechen und des Holocaust sind mehrdimensional. Dies trifft auch auf die spezifischen Folgeerscheinungen von Katastrophen zu, wenngleich eine kleinere Anzahl von Menschen betroffen ist.

Insofern lässt sich in Bezug auf Bewältigungsversuche generell konstatieren, dass die getroffenen Maßnahmen auf bestimmte Ziele ausgerichtet werden. Welche Elemente einer Situation oder Krise – oder einer Katastrophe – als Probleme identifiziert werden, welche Ziele definiert werden, wer sie formuliert, wen sie betreffen, durch welche Maßnahmen sie erreicht werden sollen und ob dies alles auf Akzeptanz der Betroffenen stößt, sind Fragen, die es zu historisieren gilt, will man die Bewältigung von Katastrophen untersuchen. Bewältigung soll Ordnungen herstellen oder wiederherstellen und Unsicherheiten beseitigen.

Da es sich um komplexe soziale Aushandlungsprozesse handelt, können diese schwerlich zu einem Abschluss kommen. Dennoch ist in den Versuchen der »Bewältigung« häufig die Zielsetzung der Abschließbarkeit und Endgültigkeit angelegt. Hierdurch, so die inhärente Erwartung, wird das Geschehene in den Fortgang der Geschichte eingeordnet, das Vergangene zur Vergangenheit,¹¹⁷ wodurch es seine gegenwärtigen Auswirkungen verliert und der Weg in die Zukunft frei wird. Dennoch ist nicht ausgeschlossen, dass Bewältigung auch den Charakter eines langfristigen Prozesses annehmen kann und sich auf die graduelle Tilgung von Folgen bezieht. Dies wird im Zusammenhang mit psychischer und emotionaler Bewältigung zu diskutieren sein.

Bewältigung ist in dieser Arbeit ein Sammelbegriff für sprachliche und praktische Handlungen und Handlungsmuster (Praktiken), die im Falle einer Katastrophe zur Anwendung kommen. Mit ihnen wird durch verschiedene Akteure versucht, bei einem Schadenszustand Kontrolle herzustellen, Unsicherheiten abzubauen und ihm weitere Bedrohungspotentiale zu nehmen.

den Betroffenen von technischen Katastrophen stets gerecht wurden und dass Schädigungen nicht tabuisiert oder aber umstandslos anerkannt werden.

116 Vgl. dazu auch den Kategorisierungsversuch von Rolf Dieter Trautmann-Sponsel, Definition und Abgrenzung des Begriffs Bewältigung, in: Leokardia Brüdel (Hrsg.), Theorien und Methoden der Bewältigungsforschung, Weinheim, München 1988, S. 14-24. Trautmann-Sponsel bezieht sich hier vor allem auf die psychisch-emotionale Bewältigung von Krisen.

117 Dies als Bezug auf den FAZ-Artikel Ernst Noltes, der 1986 den Historikerstreit auslöste: Ernst Nolte, Vergangenheit, die nicht vergehen will, in: FAZ vom 6. Juni 1986.

Diskurse, Praktiken und Zeit

Diese Konzeption von Bewältigung legt eine theoretische Orientierung an der Diskurs- und Praxisanalyse nahe. Die vorliegende Studie orientiert sich an der Diskursanalyse nach Michel Foucault. Bei dieser handelt es sich Philipp Sarasin zufolge um keine Lehrbuchmethode, sondern eine »Art und Weise, einen historischen Gegenstand zu denken und eine Forschungsstrategie zu konzipieren«. ¹¹⁸ Ausgehend von Foucaults (nicht durchgehend stringenter) Konzeption der Diskursanalyse, welche auch eine Analyse von nicht-diskursiven Praktiken mit einbeziehen muss, werden im Folgenden theoretisch-methodische Überlegungen für eine Operationalisierung des Analysevorgehens dieser Studie vorgestellt.

Foucault definiert Diskurse »als Praktiken [...], die systematisch die Gegenstände bilden, von denen sie sprechen«. ¹¹⁹ Diese Aussage, getroffen in Bezug auf die Gegenstände wissenschaftlicher Forschung, kann auf andere Themenfelder, wie beispielsweise Katastrophen, übertragen werden. Katastrophen werden erst durch ihre Wahrnehmung, ihre Konstruktion und die sprachlichen und nicht-sprachlichen Folgehandlungen zur Katastrophe. ¹²⁰ Die Katastrophe wird als gesellschaftliches Phänomen also diskursiv und praktisch hervorgebracht.

Da die Bewältigung von Katastrophen grundlegend auf sprachlicher und auf praktischer Ebene geschieht, sind die Formen des Umgehens mit ihren Folgen dementsprechend Diskursen unterworfen. Diskurse sind Ausdruck von Ordnungen dessen, was als zutreffend, als »wahr« und richtig angenommen werden kann. Sie strukturieren das Sprechen und das Handeln der Akteure. Es geht also nicht nur um eine »Geschichte des Sagbaren«, sondern auch »des Machbaren«. ¹²¹

Insbesondere in diesem Zusammenhang müssen Diskurse und Praktiken gemeinsam untersucht und nicht als Gegensatzpaar betrachtet werden. Einerseits werden nicht-diskursive Praktiken durch Diskurse geprägt, da sie in solchen verhandelt, beurteilt und letztlich auch hervorgebracht werden. ¹²²

118 Philipp Sarasin, Art. Diskursanalyse, in: Marianne Sommer, Staffan Müller-Wille, Carsten Reinhardt (Hrsg.), *Handbuch Wissenschaftsgeschichte*, Stuttgart 2017, S. 45-54, hier S. 46.

119 Michel Foucault, *Archäologie des Wissens*, Frankfurt a. M. 1995, S. 74.

120 Vgl. Imhof, *Katastrophenkommunikation*, S. 146; vgl. ähnlich auch Christian Kassing, Einleitung, in: ders. (Hrsg.), *Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls*, Bielefeld 2009, S. 9-15, hier S. 10.

121 Marian Füssel, Tim Neu, *Doing Discourse. Diskursiver Wandel aus praxeologischer Perspektive*, in: Achim Landwehr (Hrsg.), *Diskursiver Wandel*, Wiesbaden 2010, S. 213-235, hier S. 223.

122 Vgl. Gilles Deleuze, Foucault, Frankfurt a. M. 1992, S. 97.

Die Wahrnehmungs- und Deutungsmöglichkeiten werden gleichsam durch den Diskurs über diese beschränkt. Andererseits kann auch das Sprechen als Praktik verstanden werden, wie Foucault selbst mit seiner oben erwähnten Definition des Diskursbegriffs verdeutlicht.¹²³ Unter Praktiken sind regelhafte Handlungsmuster und das routinierte Handeln von Akteuren zu verstehen.¹²⁴ Die Umsetzung von Praktiken muss im Diskurs ausgehandelt werden und ist nicht zuletzt aufgrund ihrer Akteursbezogenheit veränderlich. Katastrophen als exzeptionelle Ereignisse, in diesem Falle ausgelöst vom Versagen technischer Großgeräte, werden zu Anlässen für die Akteure, »implizite Normen, Werte und Regeln« zu thematisieren.¹²⁵ Aus diesem Grund sind die Instrumentarien der Diskursanalyse für die Untersuchung von Katastrophen und deren Bewältigung besonders geeignet.¹²⁶

Diskurse selbst sind durch die Summe der möglichen Aussagen erfassbar und können mit Sarasin als »geordnete Formationen oder ›Schemata‹ von Streuungen ähnlicher Aussagen« verstanden werden.¹²⁷ Aussagen wiederum sind im Diskurs vorkommende Einheiten, die ihn konstituieren und zugleich beschreibbar werden lassen.¹²⁸ Die möglichen Aussagen eines Diskurses sind begrenzt und werden verknüpft. Auf diese Weise wird gesellschaftlicher Sinn konstruiert und gesteuert.¹²⁹ Diese Feststellung lenkt den Blick auf die Träger des Diskurses – die handelnden Akteure – und zugleich auf den Zusammenhang von Diskurs und Macht. Fragen nach den jeweils für angemessen betrachteten Elementen, Maßnahmen und Zielen der Bewältigung von Katastrophen sind Fragen nach den Voraussetzungen für die Umsetzung bestimmter Praktiken, nach der Durchsetzung bestimmter Deutungen und

123 Vgl. Füssel, Neu, *Doing Discourse*, S. 219.

124 Vgl. ebd., S. 223. Marian Füssel ist für die Theoriebildung insbesondere hinsichtlich der historisch orientierten Praxeologie einschlägig. Vgl. auch Marian Füssel, *Die Praxis der Theorie. Soziologie und Geschichtswissenschaft im Dialog*, in: Arndt Brendecke (Hrsg.), *Praktiken der Frühen Neuzeit. Akteure, Handlungen, Artefakte* [= *Frühneuzeit-Impulse*, Bd. 3], Köln, Weimar, Wien 2015, S. 21–33, hier S. 23; siehe auch Andreas Reckwitz, *Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. Eine sozialtheoretische Perspektive*, in: *Zeitschrift für Soziologie* 32 (2003) 4, S. 282–301, hier S. 290.

125 Füssel, Neu, *Doing Discourse*, S. 229; vgl. explizit in Bezug auf Katastrophen bezogen: Imhof, *Katastrophenkommunikation*, S. 149.

126 Der Dispositivbegriff wird in dieser Arbeit nicht verwendet, da er bereits auf den eigentlichen Diskursbegriff verweist und zugleich nicht systematisch ausgearbeitet ist.

127 Sarasin, *Diskursanalyse*, S. 47; vgl. auch: Philipp Sarasin, *Geschichtswissenschaft und Diskursanalyse*, Frankfurt a. M. 2003, S. 34.

128 Vgl. Sarasin, *Geschichtswissenschaft und Diskursanalyse*, S. 35.

129 Vgl. ebd., S. 34.

nach denjenigen, die darüber bestimmen können oder wollen. Diese aufzuzeigen und zu erklären, hat sich die Studie zum Ziel gesetzt.

Die Diskursanalyse dient nach Sarasin dazu, die »formellen Bedingungen zu untersuchen, die die Produktion von Sinn steuern«.¹³⁰ Dabei sind die spezifischen Redezusammenhänge von Interesse, die »Aussage und Wahrheitsregeln«, die »historisch situiert«, also kontextabhängig sind.¹³¹ In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wer auf Grundlage welcher Autorität sprechen kann (und gehört wird), wer unter welchen Bedingungen Anspruch darauf erheben kann, etwas »Wahres« zu sagen, und wer Anordnungen treffen kann.¹³² Damit einher gehen »Grenzziehungen« und »Verbote des Sagbaren« im Diskurs.¹³³ Die Aussagemöglichkeiten werden von bestimmten Akteuren aktiv verknüpft. Dieser Vorgang wird in dieser Studie identifiziert und als »Einhegung des Diskurses« bezeichnet. Diskurse sind somit unweigerlich mit Machtverhältnissen verbunden, die entscheidend auf die Ausformung von Diskursen einwirken.¹³⁴ Insbesondere im Zusammenhang mit Betroffenen oder »Opfern« ist dies zu reflektieren, da sie häufig eine untergeordnete Machtposition einnahmen.¹³⁵

Zugleich sind Versuche zu registrieren, technische Katastrophen und das Versagen von Technik als Bestandteile des Alltags und des »modernen Lebens« zu normalisieren. Unter Normalisierung werden in dieser Arbeit, im Gegensatz zum gängigen Verständnis des Foucault'schen Begriffs der »normalisation« als Produktion von Normen, diejenigen Vorgänge verstanden, die dazu dienen, das katastrophale Ereignis oder dessen Folgeerscheinungen als »normal« einordbar zu machen.¹³⁶ Diese gilt es zu untersuchen, um die sprachlichen und deutenden Handlungen herauszuarbeiten, die zur Integration katastrophaler Unfälle als seltene, aber nicht abnormale Ereignisse in den menschlichen Lebensalltag dienen. Dies dient einer Gesellschaft, und vor allem denjenigen, die den Diskurs prägen können, zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung von Ordnung. Ordnung ist nach Zygmunt Bauman, »was nicht Chaos ist, Chaos ist, was nicht ordentlich ist: Ordnung und Chaos sind

130 Ebd., S. 33.

131 Ebd., S. 34.

132 Ebd.

133 Ebd.

134 Vgl. Füssel, Neu, *Doing Discourse*, S. 218.

135 Robert Elias fasste dies passend mit der Feststellung in Bezug auf Gewaltopfer: »*In our conservative, success-oriented society, victims have often suffered not only as crime victims, but also as cultural victims.*« Elias, *The Politics of Victimization*, S. 231.

136 Zum Begriff der Normalität und Normalisierung bei Foucault vgl. Jürgen Link: Art. Disziplinartechnologien/Normalität/Normalisierung, in: Clemens Kammeler, Rolf Parr, Ulrich Johannes Schneider (Hrsg.), *Foucault Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*, Stuttgart, Weimar 2008, S. 242–246.

moderne Zwillinge.«¹³⁷ Ordnung, schreibt Bauman, sei eine zentrale »Aufgabe« der Moderne.¹³⁸ Ob es in der Vormoderne keine Bemühungen um Ordnung und Strukturierung gegeben haben kann, ist allerdings fraglich. Dennoch ist die Idee der Herstellung von Sicherheit durch Benennbarkeit und Struktur an dieser Stelle tragfähig. Ordnung bezieht Bauman vor allem auf das sprachliche Zuordnen und Kategorisieren, dies ist allerdings auch auf praktische Reaktionen übertragbar. Aus dem Chaos der Katastrophe wird neue Ordnung hergestellt, werden Elemente der Katastrophe wie Schäden, Tod und Verletzung zugeordnet und erklärt. Aus dem Bemühen um Struktur entsteht nach Bauman allerdings auch Wandel.¹³⁹ Die Reaktion darauf wiederum sind Restrukturierung und Umstrukturierung, um der daraus entstehenden Ambivalenz Herr zu werden.¹⁴⁰

Ein Ziel der Studie ist es, Wandlungsprozesse und Kontinuitäten in der Bewältigung von technischen Katastrophen aufzuzeigen und zu erklären. Dazu muss der methodische Zugriff über die Foucault'sche Diskursanalyse hinaus erweitert werden. Deren Probleme bestehen nicht nur in der ungetesteten Verwendungsweise von Begriffen, sondern auch in der methodisch-praktischen Herausarbeitung des historischen Wandels, insbesondere seiner Ursachen.¹⁴¹ Foucault selbst identifizierte Machtverhältnisse als »Motoren« von Transformationen.¹⁴² Da Wissen und Macht miteinander verschränkt sind und beide Elemente Wandlungsprozessen unterworfen sind, ergeben sich aus dieser Wechselbeziehung ebenfalls Ursachen für Veränderungen im Diskurs.¹⁴³ Darüber hinaus aber müssen mit Marian Füssel und Tim Neu historische, handelnde Akteure als Schnittstelle zwischen Wissen und Macht gelten, die infolgedessen die Träger diskursiven Wandels sind.¹⁴⁴ Durch diese Sichtweise erhalten Akteure weitaus mehr Beachtung als in der ursprünglichen Foucault'schen Konzeption.

Mit der Aneignung beziehungsweise der Wiederholung bestimmter Diskurspositionen, mit deren graduellen Modifikationen und mit »Positionskämpfen in sozialen Feldern« bringen Akteure diskursiven Wandel hervor.¹⁴⁵

¹³⁷ Zygmunt Bauman, *Moderne und Ambivalenz. Das Ende der Eindeutigkeit*, Hamburg 2005, S. 16.

¹³⁸ Ebd.

¹³⁹ Vgl. ebd., S. 13.

¹⁴⁰ Vgl. ebd., S. 13–14.

¹⁴¹ Zum Problem des Wandels in der Foucault'schen Diskursanalyse vgl. Achim Landwehr, *Diskurs und Wandel. Wege der historischen Diskursforschung*, in: ders. (Hrsg.), *Diskursiver Wandel*, Wiesbaden 2010, S. 11–28.

¹⁴² Füssel, Neu, *Doing Discourse*, S. 217.

¹⁴³ Vgl. ebd., S. 217.

¹⁴⁴ Vgl. ebd., S. 218.

¹⁴⁵ Ebd., S. 231.

Insbesondere diese Positionskämpfe können Kräfteverhältnisse verschieben.¹⁴⁶ Daher gilt in dieser Arbeit ein Interesse den tonangebenden Akteuren, deren Strategien, Deutungsmacht zu behaupten, und auch dem Verlust und der Ablösung der bestimmenden Stimmen im Diskurs um die Bewältigung. Zu beobachten sind im Falle von technischen Katastrophen Positionskämpfe von Akteuren, die mit Deutungskämpfen einhergehen.

Zugleich aber muss auch die Aufmerksamkeit auf diejenigen gerichtet werden, die von Katastrophen unmittelbar betroffen waren und zugleich wenig Aussicht auf eine starke Position im Diskurs besaßen. Das Verdrängen oder Marginalisieren von Akteuren im Diskurs ist ebenso interessant und wichtig für die Bewältigung wie die Aussagen der zum Sprechen Befähigten. Zudem zeichnet sich über den Verlauf des 20. Jahrhunderts ein Wandel der Machtpositionen ab, deren Voraussetzungen und Folgen gleichsam in der Arbeit nachvollzogen werden. Insofern ist die Frage nach der dominanten Erzählung der Katastrophe, ihren Ursachen, nach der Rettungs- und Hilfsaktion sowie der Nachgeschichte von besonderem Interesse. Nicht nur das Ringen um die Deutungsmacht und deren Folgen, auch die Elemente, auf die diese Erzählungen rekurren und damit Plausibilität beanspruchen können, werden betrachtet. Dominante Erzählungen, so wird gezeigt werden, prägen zudem die kollektive Erinnerung an ein Katastrophenereignis und lassen sowohl bestimmte Deutungen und Erklärungen als auch bestimmte Rollenzuschreibungen der Akteure langfristig wirksam werden. Unter dem kollektiven Gedächtnis wird die tradierte und gesellschaftlich geteilte Erinnerung verstanden.¹⁴⁷

Damit zusammen hängt auch die Frage nach dem Medium des Diskurses, denn Aussagen bedürfen für ihre Verbreitung eines Mediums.¹⁴⁸ Das kann an dieser Stelle wörtlich genommen werden, nehmen doch die berichtstattenden Medien wie Zeitungen, Zeitschriften, Radio und Fernsehen eine wichtige Position neben öffentlichen oder parlamentarischen Reden in der Materialsammlung der Arbeit ein.¹⁴⁹ Mit dem Aspekt der Sichtbarkeit, der

¹⁴⁶ Vgl. ebd., S. 231.

¹⁴⁷ Zum kollektiven Gedächtnis vgl. Maurice Halbwachs, *Das kollektive Gedächtnis*, Frankfurt a.M. 1991; Jan Assmann, *Das kulturelle Gedächtnis. Schrift, Erinnerung und politische Identität in frühen Hochkulturen*, München 1997, hier besonders unter Berufung auf Halbwachs S. 35-37; Jan Assmann, *Kollektives Gedächtnis und kulturelle Identität*, in: ders., Tonio Hölscher (Hrsg.) *Kultur und Gedächtnis*, Frankfurt a.M. 1988.

¹⁴⁸ Vgl. Sarasin, *Geschichtswissenschaft und Diskursanalyse*, S. 37.

¹⁴⁹ Diese Fülle von Material, das die Aussagen des Diskurses beinhaltet und konserviert, bezeichnet Foucault als »Archiv«. Dieser Begriff ist an dieser Stelle nicht zwingend notwendig und könnte zu Verwirrungen im Zusammenhang mit der Thematisierung von Archivquellen führen.

bereits angesprochen wurde, muss auch auf die bildliche Repräsentation der Katastrophen und insbesondere der Betroffenen verwiesen werden. Die Visualisierung wird als Teilbereich von Diskursen betrachtet, folgt aber mitunter anderen Regeln als der sprachliche Diskurs. Sie ist abhängig von Zeigbarkeitsregeln, Sehgewohnheiten, Debatten über Schicklichkeit und Voyeurismus und nicht zuletzt technischen Bedingungen. Daher muss der bildlichen Darstellung besondere Aufmerksamkeit hinsichtlich der Kontextualisierung ihrer Entstehungs- und Verbreitungsvoraussetzungen und ihrer Wirkungspotentiale (Gerhard Paul) zuteilwerden.¹⁵⁰

Wie bereits deutlich wurde, weist die Bewältigung von Katastrophen einen zeitlichen Aspekt auf. In der »Umkehr der Ordnung« müssen neue Ordnungen geschaffen werden. Die erste ordnende Instanz besteht in den Diskursen und Praktiken, die die Katastrophe deuten und handelnd mit den Folgen und mit den Betroffenen umgehen, beziehungsweise von den Betroffenen selbst ausgehen.

Die zweite, damit verknüpfte Instanz ist die der Zeiteinteilung. »Zeit ist ein soziokulturelles Produkt. Die soziale und kulturelle Praxis ist also nicht *in* der Zeit, sondern *macht* die Zeit«, macht Achim Landwehr deutlich.¹⁵¹ Er ist sich in dieser Hinsicht mit zahlreichen HistorikerInnen und SoziologInnen wie Caroline Rothauge, Rüdiger Graf und Armin Nassehi einig.¹⁵² Letzterer begreift Zeit nicht als ontologisch, denn vielmehr werde der operative Aspekt der Konstruktion von Zeit festgelegt.¹⁵³ Für den Soziologen Hartmut Rosa ist »Zeit eine Fundamentalkategorie der sozialen Wirklichkeit«,¹⁵⁴ Nach Rothauge ist es für HistorikerInnen lohnenswert, nach Zeit-

150 Vgl. Gerhard Paul, Die Geschichte hinter dem Foto. Authentizität, Ikonisierung und Überschreibung eines Bildes aus dem Vietnamkrieg, in: Zeithistorische Forschungen 2 (2005), S. 224-245, hier S. 230.

151 Achim Landwehr, Alte Zeiten, Neue Zeiten. Aussichten auf die Zeit-Geschichte, in: ders. (Hrsg.), Frühe Neue Zeiten. Zeitwissen zwischen Reformation und Revolution, Bielefeld 2012, S. 9-40, hier S. 29-30.

152 Vgl. Caroline Rothauge, Es ist (an der) Zeit. Zum »temporal turn« in der Geschichtswissenschaft, in: Historische Zeitschrift 305 (2017) 3, S. 729-746, hier S. 731, S. 734; vgl. Rüdiger Graf, Zeit und Zeitkonzeptionen in der Zeitgeschichte, in: Docupedia-Zeitgeschichte, [http://docupedia.de/zg/graf_zeit_und_zeitkonzeptionen_v2_de_2012], letzter Zugriff am 30. 7. 2019; vgl. Armin Nassehi, Die Zeit der Gesellschaft. Auf dem Weg zu einer soziologischen Theorie der Zeit, Wiesbaden² 2008.

153 Nassehi, Die Zeit der Gesellschaft, S. 145.

154 Hartmut Rosa, Beschleunigung. Die Veränderungen der Zeitstrukturen in der Moderne, Frankfurt a. M. 2005, S. 20. Rosa konstatiert eine »Beschleunigung« als Signatur des 20. Jahrhunderts und identifiziert eine Beschleunigung des Lebens-tempos, des sozialen Wandels und eine technische Beschleunigung. Eine ähn-

erfahrungen, dem Umgang mit Zeit auf individueller Ebene und nach Formen der sozialen Zeit zu fragen.¹⁵⁵ Zeit wird häufig anhand von konkreten Uhrzeiten gedacht.¹⁵⁶ Daneben aber existieren noch andere, weniger konkret gemessene Zeitabschnitte oder Zeiten: Zeiten der Krise oder Zeiten, die einen bestimmten Lebensabschnitt bezeichnen, z. B. die Jugend, die in historischer Perspektive betrachtet werden.¹⁵⁷

Im Falle von Katastrophen muss gehandelt werden. Dieses Handeln bringt sowohl eigene Zeiteinteilungen als auch Zeitbeschreibungen in Bezug auf diese Handlungen, wie beispielsweise lange andauernd, schnell oder langsam hervor.¹⁵⁸ In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde der Sonderzustand des »Katastrophenfalls« entwickelt, der eng mit der Mobilisierung von Rettungsressourcen im Angesicht einer Großzahl von Verletzten zusammenhing und die Dauer dieses Zustands beschreibt. Insbesondere im Falle der Rettungshandlungen reicht die Uhrzeit allein nicht aus, um die Erfahrungen oder den Ablauf zu beschreiben.¹⁵⁹ Zeitdauer wird zudem unterschiedlich erlebt.

Allgemeiner aber lässt sich die Zeit, in der sich mit der Katastrophe und ihren Folgen in einer Öffentlichkeit beschäftigt wird, als Zeitabschnitt begreifen, der im Moment des Eintretens der Katastrophe beginnt und nicht selten mit performativen Handlungen von denjenigen beendet werden soll, die ein Interesse am Fortbestand der betroffenen Technik haben. Auch hier handelt es sich um eine Praktik, nämlich die des – wenngleich auch nicht expliziten und chronologisch genau messbaren – Definierens einer Zeitspanne, in der die Katastrophe und ihre Folgen als akut, als dringend handlungsbedürftig angesehen werden. Achim Landwehr bezeichnet dies als »Zeitpraktiken«.¹⁶⁰ Begreift man mit Landwehr Zeit beziehungsweise festgelegte Zeitspannen als Ordnungs- und Sinnkategorien, so war die Fest-

liche Entwicklung und die Entstehung eines »Tempo-Virus« identifiziert Peter Borscheid in historisch langer Perspektive seit dem 15. Jahrhundert. Den »Durchbruch« der Beschleunigungstendenzen verortet er mit und nach dem Ende der Vormoderne. Vgl. Peter Borscheid, *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2004.

155 Vgl. Rothauge, *Es ist (an der) Zeit*, S. 735. Ähnlich auch: Lynn Hunt, *Measuring Time, Making History*, Budapest 2008, S. 5.

156 Vgl. Landwehr, *Alte Zeiten, Neue Zeiten*, S. 18.

157 Zu verschiedenen Ansätzen der Zeit-Geschichte siehe Alexander Geppert, Till Kössler, *Zeitgeschichte als Aufgabe*, in: dies. (Hrsg.), *Obsession der Gegenwart. Zeit im 20. Jahrhundert*, Göttingen 2015, S. 7–36. Die historischen Arbeiten, die sich mit einzelnen Aspekten der Zeit als Thema der Geschichtswissenschaft oder mit der Erforschung einzelner Elemente beschäftigen, sind unüberschaubar.

158 Zu den Zeitbeschreibungen vgl. Landwehr, *Alte Zeiten, Neue Zeiten*, S. 30.

159 Vgl. ebd.

160 Vgl. ebd., S. 29.

legung der Dauer einer Katastrophe, beziehungsweise des Momentes, in dem eine Katastrophe als abgeschlossen zu gelten hatte, machtabhängig.¹⁶¹ Die Katastrophenbewältigung als abgeschlossen zu erklären oder dies zumindest zu suggerieren und die entsprechenden Maßnahmen dafür in die Wege zu leiten, setzt Machtpositionen ebenso wie eine gesellschaftliche Akzeptanz dieser Vorgänge voraus. Das »Bewältigen« einer technischen Katastrophe bedeutete auch das Navigieren zwischen der Vergangenheit, dem Gegenwärtigen und der Zukunft, mussten doch diese in eine sinnvolle Erzählung gebracht werden, die das Gewesene mit möglichen, plausiblen Zukunftsaussichten verband.

Zugleich bedingt dies eine Verdrängung bestimmter Elemente, die die Katastrophe als solche ausmachen, aus dem Fokus der Öffentlichkeit – in erster Linie aus der medialen Aufmerksamkeit. Die Rede ist beispielsweise von den Hinterbliebenen oder den Verletzten und ihrer Problemlagen. Eine Katastrophe in der Öffentlichkeit als nicht mehr akut zu begreifen, war nicht nur ein Produkt gesteuerten Handelns bestimmter Akteure, sondern auch abhängig von mehreren anderen Faktoren. Diese und ihre Wirkung werden in der Arbeit zu beleuchten sein. Weitere Praktiken, mit der Zeit der Katastrophe umzugehen, sind ebenfalls denkbar. So wird im Wandel des Umgangs mit technischen Katastrophen auch das Beharren auf langfristiger Erinnerung an die Toten oder der Ruf nach einer Zäsur, mit der Katastrophe als markierendem Einschnitt, laut. Mit dem Wandel der praktischen und diskursiven Ausgestaltung technischer Katastrophen war ein Wandel im Umgang mit der Zeit der Katastrophe verwoben. Der Wandel der praktischen und diskursiven Ausgestaltung technischer Katastrophen brachte eine veränderte »Katastrophenzeit« hervor.

Fallstudienauswahl und Quellen

Der Philosoph Paul Ricoeur bemerkte in seinem Werk »Zeit und Erzählung« hinsichtlich der Historiographie, dass HistorikerInnen die untersuchten Zeitspannen an ihre Untersuchungsobjekte anpassten: kurze Zeitintervalle, um Ereignisse zu beschreiben; mittellange, um soziale Vorgänge zu beobachten; und sehr lange – die *Longue Durée* in Anlehnung an Fernand Braudel –, um die Geschichte von Zivilisationen darzustellen.¹⁶² Im Vordergrund dieser Arbeit stehen zwar Ereignisse, die aber jeweils eine Vor- und Nachgeschichte haben. Da es das Ansinnen der Studie ist, den gesellschaftlichen Umgang mit derartigen Vorkommnissen zu historisieren, wird ein mittellanger Zeit-

161 Vgl. ebd., S. 23.

162 Vgl. Paul Ricoeur, *Zeit und Erzählung*, München² 2007, S. 247–250.

rahmen für die Untersuchung abgesteckt. Einzelne Unfälle oder Katastrophen zu betrachten, vermag wichtige punktuelle Erkenntnisse im politischen oder gesellschaftlichen Kontext ebenso wie eine genaue Beschreibung zu ermöglichen, doch werden Dynamiken, Brüche und Kontinuitäten hinsichtlich von Narrativen, Diskursen und Praktiken, die diesen Umgang manifestieren, erst in einer größeren zeitlichen Perspektive erkennbar. Insofern war es notwendig, Katastrophenereignisse für diese Studie zu untersuchen, anhand derer dieser »Umgang« oder die »Bewältigung« in ihrem jeweiligen historischen Kontext beobachtbar sind.

Technik und Techniknutzung sind Konjunkturen und Wandel unterlegen. Industrielle Produktion, Fortbewegungs- und Kommunikationsmittel sind hiervon besonders betroffen. Ob ein Unfallereignis medial und gesellschaftlich als »Katastrophe« begriffen wird, hängt nicht allein von der Zahl der Todesopfer ab, sondern auch vom betroffenen technischen Objekt selbst, beziehungsweise dessen zugemessener Position in jeweils aktuellen Diskursen. Darüber hinaus sind auch medienwirksame Erzählbarkeit und aktuelle gesellschaftliche Debatten entscheidend, an die das Ereignis anschlussfähig ist. Es macht also einen Unterschied, ob ein deutsches Luftschiff im Jahre 1937 oder 2011 in Flammen aufgeht und Menschen verletzt oder tötet. War das Erste eine nationale Katastrophe, fand der zweite Vorfall als tragisches Ende einer Werbefahrt in den Zeitungen und Fernsehnachrichten Erwähnung.¹⁶³

Deshalb wurden Katastrophenereignisse als Fallstudien gewählt, deren zugrundeliegenden technischen Geräte oder Anlagen zwar unterschiedlich sind, die aber in ihrem jeweiligen Kontext als herausragende, katastrophale Ereignisse bewertet wurden. Deutungen, anknüpfende oder vereinnahmende Diskurse und Praktiken in ihrem Zusammenhang sind wiederum durchaus vergleichbar. In der Folge der Katastrophen werden Reaktionen in Gang gesetzt, anhand derer im Verlauf der Jahrzehnte Wandel und Kontinuitäten im Umgang mit technischen Katastrophen deutlich werden.

Folglich orientiert sich die Fallstudienauswahl erstens an der hier getroffenen Definition von Technikkatastrophen. So wurden große Unfallereignisse ausgewählt, die von Großtechnik hervorgerufen wurden und den Tod oder die Verletzung einer größeren Anzahl von Menschen zur Folge hatten. In diesem Zusammenhang wurden Rettungstätigkeiten von den Zeitgenossen problematisiert und reflektiert. Diese von den Zeitgenossen als Technikkatastrophen gedeuteten Ereignisse wurden in einem für die

163 Vgl. Meldung der Süddeutschen Zeitung vom 13. 6. 2011, Pilot stirbt bei Luftschiff-Absturz, in: Süddeutsche Zeitung Online, [<https://www.sueddeutsche.de/panorama/unfall-am-hessentag-pilot-stirbt-bei-zeppelin-absturz-1.1107875>], letzter Zugriff am 7. 3. 2022.

jeweilige Zeit großem Umfang medialisiert und zum Anlass gesellschaftlicher Kommunikation über Folgen, Hilfsmaßnahmen und das menschliche Verhältnis zur Technik. In unterschiedlichem Ausmaß gingen diese Katastrophen in das deutsche kollektive Gedächtnis ein. Die Eisenbahnkatastrophe von Genthin 1939 stellt hierbei eine Ausnahme dar, die aber für die Betrachtung des Umgangs mit Katastrophen zur Zeit des Nationalsozialismus gewinnbringend ist.

Zweitens greift dieses Buch Technikkatastrophen auf, die sich in den Bereichen der industriellen Produktion, des Bergbaus und des Eisenbahn- oder Luftfahrzeugbetriebs ereignet haben und so aus den Bereichen stammen, die bereits im 19. respektive im frühen 20. Jahrhundert als technische Hauptrisikquellen identifiziert worden waren, wie die bereits angeführten Haftpflichtgesetze beweisen.

Für den Umgang mit technischen Katastrophen in Westdeutschland fallen deutliche Parallelen zum gesellschaftlichen und kulturellen Umgang mit den nationalsozialistischen Verbrechen ins Auge. Verweise auf eine genuine Schuld der Deutschen oder eine Orientierung am Umgang mit den Opfern sind deutlich feststellbar. Der prägende Einfluss der Entwicklungen von der Vergangenheitsbewältigung zu einer Erinnerungskultur sind nicht von der Hand zu weisen. Zugleich sind aber auch andere tradierte Umgangsformen mit Katastrophen für den Umgang mit diesen Ereignissen ausschlaggebend. Der zeitliche Einstieg in die Analyse und die Fallstudienbetrachtung erfolgt daher in der Zeit des Nationalsozialismus, um spätere Kontinuitäten des Umgangs mit Unglücksfällen und technischem Versagen sichtbar zu machen.

Für die Tiefenschärfe einer Untersuchung bedarf es außerdem, besonders im Falle einer Längsschnittstudie, einer Eingrenzung des Untersuchungsgegenstandes und des geografischen und zeitlichen Raumes. Für die Betrachtung des Umgangs mit Technikkatastrophen ist die Kommunikation über das Geschehen entscheidend. Die zeitliche Eingrenzung der Studie orientiert sich grob an einer Phase im 20. Jahrhundert, in der die mediale Berichterstattung über Katastrophen diese zu Medienereignissen machte, die wiederum von einer breiten Masse der Bevölkerung in den jeweiligen Leitmedien (im Sinne der am meisten konsumierten Nachrichtenmedien) verfolgt wurden. Unter einem Medienereignis wird mit Frank Bösch ein von den Medien aufgegriffenes und zeitlich und thematisch gegliedertes Ereignis verstanden, in dessen Folge die mediale Kommunikation auf ein bestimmtes Thema und bestimmte Interpretationen verdichtet wurde.¹⁶⁴ Dessen Ereignishaftigkeit wurde durch die Medien gefördert oder in manchen Fällen sogar

164 Vgl. Frank Bösch, *Ereignisse, Performanz und Medien in historischer Perspektive*, in: ders., Patrick Schmidt (Hrsg.), *Medialisierte Ereignisse. Performanz, In-*

hervorgebracht.¹⁶⁵ Diese Ereignisse sind einerseits einmalig, andererseits ist ihre Medialisierung in Strukturen, Machtverhältnisse und bestehende Deutungskontexte eingebettet.¹⁶⁶ Unter *Medien* werden für diese Arbeit die Massenmedien verstanden.

In der hier betrachteten Zeitspanne lieferten Zeitungen, Radio und das Fernsehen ihrem Publikum grundsätzlich ähnliche Inhalte und Bilder. Die Arbeit setzt mit der Betrachtung der Explosion des *Hindenburg* ein, die als eine der ersten live aufgezeichneten Technikkatastrophen gelten kann, und schließt mit der ICE-Katastrophe von Eschede am »Vorabend« der Verbreitung des Internets, die eine Pluralisierung des Medienkonsums und der Informationen nach sich zog.

Mit dem Blick auf die Zeit des Nationalsozialismus und die nachfolgende Bundesrepublik werden sowohl Kontinuitäten, graduelle Modifikationen und Orientierungspunkte im Umgang mit Technikkatastrophen als auch Wandel und Umbrüche deutlich. Dieses Buch konzentriert sich auf Katastrophen, deren Folgen – Verletzte und Tote, aber auch Debatten, Deutungsversuche oder Hilfsmaßnahmen – vor allem das Deutsche Reich respektive die Bundesrepublik betrafen.

Karsten Uhl zeigt in seiner Arbeit eine besondere Identifikation der Deutschen mit Technik auf.¹⁶⁷ Die Verknüpfung nationaler Narrative mit Technik und Entwicklung beobachtet er bereits in der Zeit des Deutschen Kaiserreichs.¹⁶⁸ Weiter zeigt er die herrschaftssichernden Elemente der Technik im Nationalsozialismus auf.¹⁶⁹ Das »Wirtschaftswunderland« Deutschland oder der »Boom« wären ohne moderne Technik nicht möglich gewesen.¹⁷⁰ Vor diesem Hintergrund erhält die Historisierung des Umgangs mit technischem

szenierung und Medien seit dem 18. Jahrhundert, Frankfurt, New York (NY) 2010, S. 7-29, hier S. 9.

165 Vgl. ebd., S. 8.

166 Vgl. ebd.

167 Vgl. Uhl, *Technology in Modern German History*, S. 1.

168 Vgl. ebd., S. 25, S. 33.

169 Vgl. ebd., S. 69, S. 81, S. 93.

170 Vgl. ebd., S. 36. Siehe auch den Sammelband von Helmut Kaelble (Hrsg.), *Der Boom 1948-1973. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Folgen in der Bundesrepublik Deutschland und in Europa*, Opladen 1992. Teil des »Wiederaufbaus« war die Re-Industrialisierung als sicherheitspolitische Strategie der USA. Dies war eine der Voraussetzungen für die wirtschaftliche Blüte Westdeutschlands nach dem Krieg. Vgl. Volker Berghahn, *Industriegesellschaft und Kulturtransfer. Die deutsch-amerikanischen Beziehungen im 20. Jahrhundert* [= Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 182], Göttingen 2010, S. 194-198. Von Prollius zeigt weitere Faktoren für den wirtschaftlichen Aufschwung auf. Die Technisierung und Industrialisierung als Grundbedingung ist seiner Argumentation vorausgesetzt: Michael von Prollius, *Deutsche Wirtschaftsgeschichte nach 1945*, Göttingen 2006.

Versagen in Deutschland eine besondere Relevanz für das Verständnis der deutschen Geschichte im 20. Jahrhundert insgesamt.

Der Umgang mit Technikkatastrophen in der Deutschen Demokratischen Republik wird in dieser Arbeit an einem Fallbeispiel skizziert. Da hinsichtlich der medialen Kommunikation und der politischen Reaktionen und anderer Bedingungen deutliche Unterschiede zwischen der BRD und der DDR erkennbar werden, muss der Umgang mit Technikkatastrophen in der DDR in einer gesonderten Studie herausgearbeitet werden. So kann dieses Buch für eine solche Studie als Anknüpfungspunkt dienen.

Die Nuklearkatastrophe von Tschernobyl 1986 wirkte sich fraglos auf die Bundesrepublik aus, ebenso wie auf zahlreiche andere europäische und vorderasiatische Staaten. Auch wenn die gesellschaftlichen Reaktionen darauf in dieser Arbeit eine Rolle spielen müssen, da die Atomkraftdebatte zu einer Schlüsseldebatte im Zusammenhang mit dem Umgang mit technischen Risiken und Katastrophen wurde, wird »Tschernobyl« nicht als Fallstudie untersucht. In Bezug auf die Auswirkungen von Katastrophen bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Folgen der jeweiligen Fallstudien und atomarer Strahlung. Erstens waren die physischen Folgen der hier betrachteten Katastrophen fast sofort deutlich erkennbar und zweitens räumlich auf die Unfallstelle begrenzt. Im Falle des GAU (Größter Anzunehmender Unfall) war die Bedrohung unsichtbar und wurde höchstens in Messwerten greifbar.¹⁷¹ Wie Katrin Jordan aufzeigt, brachten Grenzwertstreitigkeiten wiederum Unsicherheiten für die Bevölkerung mit sich.¹⁷² Die zeitliche Perspektive eines Reaktorunfalls ist zudem durch seine unabsehbaren Langzeitfolgen durch Strahlung nicht mit der zeitlichen Perspektive der hier betrachteten Katastrophen zu vergleichen.

Der Quellenkorpus umfasst, der Fragestellung und der methodischen Ausrichtung entsprechend, ein breites Spektrum an schriftlichen, bildlichen und audio-visuellen Zeugnissen. Dazu gehören beispielsweise politische Korrespondenz und Sitzungsprotokolle, Ansprachen und Reden anlässlich der Ereignisse oder ihrer Jahrestage, professionelle Korrespondenz der beteiligten Unternehmen, sofern diese einsehbar ist, Untersuchungsakten, Einsatzberichte, Egodokumente von PolitikerInnen oder von Betroffenen, medizinische und/oder psychologische Fachtexte und nicht zuletzt schriftliche oder audio-visuelle Berichterstattung und bildliche Darstellungen.

Bei den in erster Linie archivalischen Quellen gilt es zu berücksichtigen, dass durch die Bestände häufig dominante Deutungshoheiten widergespiegelt werden. Insbesondere für die früheren Fallstudien sind beispielsweise Ver-

171 Vgl. Jordan, *Ausgestrahlt*, hier besonders Kapitel 1.2 der Studie.

172 Vgl. ebd., S. 62–68.

waltungsakten und Nachlässe politisch oder wirtschaftlich Verantwortlicher erhalten und kaum Quellen aus der Perspektive der politisch weniger einflussreichen Betroffenen. Deren Probleme und Sichtweisen gilt es so gut wie möglich aus den zur Verfügung stehenden Überlieferungen zu rekonstruieren.

Die Quellenlage ist hinsichtlich der Quellenart nicht für alle Fallstudien einheitlich. Für fast alle liegen Sammlungen über die mediale Berichterstattung vor. Für die früheren Fälle sind teilweise Korrespondenzen, Reden und andere Aufzeichnungen vorhanden. Gesetzliche Schutzfristen beschränken allerdings den Zugang zu den grundsätzlich möglichen Quellenbeständen für die zeitlich letzten beiden Fallstudien. In diesen Fällen liegen vergleichsweise mehr Quellen zur Berichterstattung, Reflektionen zu den Rettungsaktionen oder Äußerungen von Betroffenen vor, teils sogar in monografischer Form. Im Falle der Flugtagkatastrophe von Ramstein waren amerikanische oder italienische Quellen nicht lokalisierbar. Möglicherweise liegt dies auch daran, dass es sich um militärische Akten handeln könnte. Insbesondere für die Fallstudie zum ICE-Unglück von Eschede müssen politische Vorgänge und Deutungen aus öffentlichen Reden, Plenarprotokollen und medialer Berichterstattung rekonstruiert werden. Letzteres gilt auch für die Positionen der Deutschen Bahn, die nicht an archivalischen Quellen, sondern an öffentlich zugänglichem Material untersucht werden müssen.

Gliederung

Die Gliederung der Arbeit orientiert sich auf einer ersten Gliederungsebene (Kapitel 1-5) an der chronologischen Abfolge der Fallstudien. Auf einer zweiten Ebene ist sie an den Bestandteilen der Bewältigung ausgerichtet, wie sie oben in den Ausführungen über die Definition und die Bestandteile der Bewältigung dargelegt wurden. Somit ergibt sich die inhaltliche Gliederung der Kapitel durch den Fortgang der Ereignisse, ihrer wichtigsten Kontexte und der Elemente der Bewältigung. Zunächst werden dabei die Rettungseinsätze betrachtet. Anschließend wird die Medialisierung der jeweiligen Katastrophe beleuchtet, woran sich politische und unternehmerische Sinngebungsversuche und gegebenenfalls die Analyse von Deutungskonflikten anschließen. Der Bereich der Hilfe bildet einen weiteren Gliederungspunkt, der sich der jeweiligen Ausgestaltung von Hilfsleistungen, aber auch gegebenenfalls den Forderungen und Handlungsmöglichkeiten der Betroffenen widmet. Schließlich wird das Gedenken und die Erinnerung an die Katastrophe untersucht. Dieser zunächst linear anmutende Analyseverlauf wird an mehreren Stellen aufgebrochen, da die Medien in fast allen Bereichen eine Rolle spielen und die Handlungen der Betroffenen in immer mehr Bereiche hineinreichen. In

einem Fazit werden die Thesen und Ergebnisse zusammengeführt, um Aussagen über den Umgang mit Technikkatastrophen im 20. Jahrhundert treffen und einen diesbezüglichen Ausblick auf das 21. Jahrhundert mit seinen spezifischen Herausforderungen eröffnen zu können.

1 Vom Tod der Pioniere und einer heimlichen Katastrophe im »Dritten Reich«

»Lakehurst« (1937) und »Genthin« (1939)

Als am 6. Mai 1937 das Luftschiff LZ 129¹ *Hindenburg* bei der Landung in Lakehurst (USA) in Flammen aufging und innerhalb weniger Minuten von einem bewunderten Luftfahrzeug zu einem Gebilde aus verbogenem Aluminium und Asche wurde, zeichneten mehrere Kameras den Verlauf des Unglücks auf.² Der amerikanische Radioreporter Herbert Morrison schilderte seiner Zuhörerschaft die dramatischen Eindrücke: das brennende Luftschiff, das rasch zu Boden sank, die fliehenden Menschen, der Schrecken der zuvor euphorischen Umstehenden, die bange Frage nach den übrigen Passagieren im Innern des Luftschiffs.³ 36 Menschen und ein Hund – davon 35 Passagiere und Mannschaftsmitglieder an Bord des LZ 129 und ein Mitglied der Bodenmannschaft – starben noch vor Ort oder kurz darauf in den umliegenden Krankenhäusern.⁴ Über die Ursache der Explosion des *Hindenburg* existieren mehrere Theorien. Bis in die Gegenwart bleibt sie aber ungeklärt. Ein Spannungsunterschied zwischen Boden und Luftfahrzeug gilt als wahrscheinlichste Ursache für die Entzündung des Wasserstoffs, das als Traggas diente. Ob möglicherweise doch ein Blitzschlag oder gar ein Attentat die Katastrophe verursacht haben, konnte bisher nicht vollständig ausgeschlossen werden.⁵

1 LZ steht für Luftschiff Zeppelin.

2 Vgl. hierzu: Gerhard Paul, Lakehurst. Die Havarie als Medienereignis und die Ikonografie der Katastrophe, in: ders. (Hrsg.), Das Jahrhundert der Bilder. 1900 bis 1949, Bd. 1, Göttingen 2009, S. 532–541, hier S. 535.

3 Vgl. den Wortlaut der Berichterstattung Morrisons, abgedruckt in: Irwin Ross, Death of a Giant, in: Aerospace Historian 16 (1966) 4, S. 48–49, hier S. 48.

4 Vgl. Paul, Lakehurst, S. 534; außerdem kam, unerwähnt von den zeitgenössischen Medien, mindestens ein Hund, Ulla, ums Leben. Vgl. Ed Regis, Monsters, S. 281.

5 Vgl. Hans Joachim Holtz, Vor 50 Jahren: Das Ende des Luftschiffs LZ 129 Hindenburg, in: Kultur und Technik 1 (1986), S. 102–106, hier S. 105–106. Die neueste Darstellung der Hindenburgkatastrophe bietet Michael McCarthy, The Hidden Hindenburg. The Untold Story of the Tragedy, the Nazi Secrets, and the Quest to Rule the Skies, Guilford (CT) 2020; allgemein zur Geschichte des Luftschiffverkehrs und dessen Ende hat Helmut Braun eine wirtschaftshistorische Analyse vorgelegt,

Das Unglück hatte Schmerz, Verletzung, Tod und Trauer für die Betroffenen zur Folge, wovon in der gelenkten Presse des NS-Regimes nur in Form von heldenhafter Opferbereitschaft und klaglosem Erdulden der Folgen des Desasters zu erfahren war. Das brennende Luftschiff stellte nicht nur die zuvor global propagierte deutsche Ingenieurskunst und deutsche Überlegenheitsträume infrage, sondern auch das NS-Regime vor die Aufgabe, möglichen propagandistischen Schaden von sich und dem »technischen Nationalsymbol« abzuwenden.⁶ Der Umgang mit der ersten »live« aufgezeichneten technischen Katastrophe betraf einerseits die praktischen und administrativen Regelungen, wie beispielsweise die medizinische Versorgung der »Opfer«, die zum Teil schwere Brandwunden davongetragen hatten, die Logistik des Rücktransports der Toten und der Überlebenden und Fragen der Kompensation und Opferversorgung.⁷ Eine weitere Herausforderung bestand andererseits in der propagandistischen Einhegung. Die enge symbolische Verbindung zwischen dem Luftschiff und dem »Dritten Reich« stellte ein propagandistisches Problem dar. Zwar war die Katastrophe keine unmittelbare Bedrohung für die Legitimation der Reichsregierung, aber dennoch sollte, wie es für die NS-Presse üblich war, buchstäblich kein Fünkchen des Zweifels daran zugelassen werden.

Die Nationalsozialisten hatten in den Jahren vor 1937 innen- wie außenpolitisch auf die Wirkmächtigkeit und Symbolkraft des Zeppelins gesetzt. Beispielsweise hatten LZ 129 *Hindenburg* und LZ 127 *Graf Zeppelin* vor der Reichstagswahl im März 1936 Propagandaflugblätter für die Nationalsozialisten über dem Reichsgebiet abgeworfen und für die nachträgliche Zustimmung zur Besetzung des Rheinlands geworben.⁸ Die Beharrlichkeit des Grafen Zeppelin, die dem Zweifel seiner Mitmenschen und Rückschlägen zum Trotz zur Entwicklung der Luftschiffe geführt hatte, wurde in Zeitungsartikeln mit der Entschlusskraft Adolf Hitlers gleichgesetzt. Im buchstäblichen und symbolischen Aufstieg zu neuen Höhen wurden Parallelen zwischen technischer und politischer Vision gezogen.⁹ Hatten andere Staaten, wie die USA, ihre in der Regel militärischen

die auch kulturhistorisch wertvoll ist: Helmut Braun, *Aufstieg und Niedergang der Luftschiffahrt: Eine wirtschaftshistorische Analyse* [= Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 18], Weiden, Regensburg 2007.

- 6 Astrid Deilmann, *Weshalb die Technik ihre Lakaien fressen darf – unsystematische Anmerkungen zur Ikonografie des Unglücks in Luft- und Raumfahrt*, in: Klaus Topitsch, Anke Brekerbohn (Hrsg.), »Der Schuß aus dem Bild«, Münster 2004, S. 37–46.
- 7 Zur Aufzeichnung des Unglücks und der Bildrezeption vgl. Paul, Lakehurst. Über die Maßnahmen nach der Katastrophe geben die erhaltenen Quellen des Luftschiffbau Zeppelin GmbH Archiv (LZA Friedrichshafen) Auskunft.
- 8 Vgl. Braun, *Aufstieg und Niedergang*, S. 632.
- 9 »Luftschiff marsch!« *Hindenburg* LZ 129. Das stolze Schiff der Lüfte, Kunder

Luftschiffprogramme zu diesem Zeitpunkt bereits eingestellt, so hielten das »Deutsche Reich« und die Deutsche Zeppelin-Reederei (DZR) bis 1940 an der Luftschiffahrt fest.¹⁰ Dies geschah, obwohl Adolf Hitler und Hermann Göring Luftschiffen ablehnend gegenübergestanden haben sollen, da sie sie nicht für kriegstauglich ansahen.¹¹ In der Bevölkerung waren die schwebenden Riesen dagegen beliebt und eigneten sich daher als politische Werbeträger.¹²

Zeppelin-Überfahrten anlässlich des Reichsparteitages 1933 in Nürnberg oder bei der Eröffnungsfeier der Olympischen Spiele in Berlin im August 1936 verdeutlichen die propagandistische Bedeutung der Zeppeline für die Nationalsozialisten.¹³ Im Zeppelin verbanden sich Möglichkeiten der Verknüpfung der im Nationalsozialismus häufig antizipierten emotionalen Überwältigung der Zuschauenden durch Masse und Größe mit nationalen Überlegenheitsfantasien.¹⁴ LZ 129 *Hindenburg* war mit seiner Länge von 245 Metern kaum kleiner als die *Titanic*.¹⁵ Deutsche Luftschiffe verkehrten, versehen mit unübersehbaren Hakenkreuzen an den Steuerrudern, zwischen Europa, Süd- und Nordamerika und sollten auf diese Weise auch im Ausland von deutscher technischer Überlegenheit künden.¹⁶ Sie waren in der Zeit vor dem kommerziellen Flugzeugluftverkehr auf längeren Strecken konkurrenzlos schnell und ließen Dampfschiffe auf dem Weg von Europa nach New York hinter sich – allerdings war die Mitfahrt für die wenigsten Deutschen erschwinglich.¹⁷ Die Passagierluftschiffahrt war unter anderem deshalb nicht rentabel und wurde vor allem zu Propagandazwecken fortgeführt. So verweist das Luftschiff auf den Stellenwert der Technik in der deutschen Diktatur.¹⁸

deutschen Könnens/ Völkerverbindender Friedensbote, in: Sonderbeilage der »Verbo-Presse« zur Deutschlandfahrt des neuen Luftschiffes »Hindenburg« vom 26. 3. 1936, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1936.

10 Vgl. Helmut Braun, Deutsche Zeppeline und die amerikanische Politik, in: Technikgeschichte 71 (2004), H. 4, S. 261-281, hier S. 280.

11 Vgl. Frank, Zeppelinereignisse, S. 103; vgl. auch Braun, Deutsche Zeppeline, S. 281; ebenso Braun, Aufstieg und Niedergang, S. 671.

12 Vgl. Werner von Langsdorff, LZ 129 »Hindenburg«. Das Luftschiff des deutschen Volkes, Frankfurt a. M. 1936; vgl. auch Braun, Aufstieg und Niedergang, S. 629.

13 Vgl. Braun, Aufstieg und Niedergang, S. 632.

14 Peter Reichel nennt in seiner kulturgeschichtlichen Einführung in den deutschen Faschismus »Gigantomanie« und Massenveranstaltungen als Charakteristikum des »Dritten Reiches«. Vgl. Peter Reichel, Der schöne Schein des Dritten Reiches. Gewalt und Faszination des deutschen Faschismus, Hamburg² 2006, S. 28.

15 Vgl. Paul, Lakehurst, S. 534.

16 Vgl. Braun, Aufstieg und Niedergang, S. 630; vgl. auch Frank, Zeppelin-Ereignisse, S. 104. Zur Ausstattung des Hindenburg vgl. auch Barbara Waibel: LZ 129 Hindenburg. Luxusliner der Lüfte, Erfurt 2010.

17 Vgl. Braun, Aufstieg und Niedergang, S. 417.

18 Vgl. ebd., S. 417-418.

Technik spielte in vielerlei Bereichen eine wichtige Rolle für den NS-Staat: Die Ideologie der technischen Machbarkeit und technische Visionen waren von zentraler gesellschaftspolitischer Bedeutung und für die Versuche der Verwirklichung einer NS-Gesellschaft.¹⁹ Technische Entwicklungen waren Verheißungen einer »besseren« Zukunft und eines gehobenen Lebensstandards.²⁰ »Fortschritt« bedeutete positiven Wandel. Konsumangebote waren, wenngleich nicht für jedermann und jede Frau erreichbar, Verheißungen und Motivation zu Arbeit oder gar politischem Gehorsam.²¹ Nach Hartmut Berghoff gehörten zum inkonsistenten NS-Regime und seiner Herrschaftspraxis sowohl die Erfahrung des Konsums und die Hoffnung darauf als auch die Erfahrung des Mangels.²² Vor allem die Verheißungen einer besseren Zukunft und von Konsummöglichkeiten waren es, wie Detlev Schmiechen-Ackermann meint, die zur Stabilität des NS-Regimes beitrugen.²³ Selbst wenn sich die wenigsten Mehrheits-

19 Uhl, *Technology in Modern German History*, S. 123; vgl. Klaus Hildebrand, *Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933-1945*, in: Lothar Gall, Manfred Pohl (Hrsg.), *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, München 1999, S. 165-243, hier S. 175.

20 Vgl. Graf, *Totgesagt*, S. 93; vgl. zu Bemühungen, den »Lebensstandard« im »Dritten Reich« zu erhöhen: Frank Becker, *Amerikanisierung im »Dritten Reich«? Wege und Irrwege der Moderne*, in: ders., Elke Reinhardt-Becker (Hrsg.), *Mythos USA. »Amerikanisierung« in Deutschland seit 1900*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2006, S. 151-170, hier S. 155-157.

21 Siehe hierzu Hans-Werner Niemann, »Volksgemeinschaft« als Konsumgemeinschaft? in: Detlef Schmiechen-Ackermann (Hrsg.), »Volksgemeinschaft«. *Mythos, wirkungsmächtige soziale Verheißung oder soziale Realität im »Dritten Reich«? Zwischenbilanz einer kontroversen Debatte* [= Nationalsozialistische Volksgemeinschaft. Studien zu Konstruktion, gesellschaftlicher Wirkungsmacht und Erinnerung, Bd. 1], Paderborn, München, Wien u. a. 2012, S. 87-109.

22 Vgl. Hartmut Berghoff, *Gefälligkeitsdiktatur oder Tyrannei des Mangels? Neue Kontroversen zur Konsumgeschichte des Nationalsozialismus*, in: *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht* 58 (2007), S. 502-518, hier S. 508.

23 Vgl. Detlef Schmiechen-Ackermann, »Volksgemeinschaft«. *Mythos, wirkungsmächtige soziale Verheißung oder soziale Realität im »Dritten Reich«? – Einführung*, in: ders. (Hrsg.), »Volksgemeinschaft«. *Mythos, wirkungsmächtige soziale Verheißung oder soziale Realität im »Dritten Reich«? Zwischenbilanz einer kontroversen Debatte* [= Nationalsozialistische Volksgemeinschaft. Studien zu Konstruktion, gesellschaftlicher Wirkungsmacht und Erinnerung, Bd. 1], Paderborn, München, Wien u. a. 2012, S. 13-53, hier S. 29; etwas vorsichtiger, aber im Grunde ähnlich formuliert dies Birthe Kundrus, *Greasing the Palm of the Volksgemeinschaft? Consumption under National Socialism*, in: Martina Steber, Bernhard Gotto, *Visions of Community in Nazi Germany. Social Engineering and Private Lives*, Oxford 2014, S. 157-170, hier S. 169. Zu diesem Thema vgl. auch Dietmar Süß, Winfried Süß, »Volksgemeinschaft« und Vernichtungskrieg. *Gesellschaft im nationalsozialistischen Deutschland*, in: dies. (Hrsg.), *Das »Dritte Reich«. Eine Einführung*, München 2008, S. 79-100.

deutschen die Fahrt in einem Zeppelin leisten konnten, so war sein Erscheinen über den Dächern der Städte doch stets ein Ereignis, dem hunderte Schaulustige zuströmten und an dem sie auf diese Weise zumindest in der Position des Zuschauenden teilhaben konnten.²⁴ Die Faszination durch die reine Größe und die Fähigkeit des lautlosen Fliegens ist bereits seit den Anfängen der Luftschiffahrt dokumentiert und beschränkte sich nicht allein auf die deutsche Bevölkerung.²⁵ Das Fliegen sei zu dieser Zeit, so Medienhistoriker Gerhard Paul, der »Inbegriff des technischen Zeitalters« und »Synonym für die wissenschaftlich technische Revolution, ja für die Moderne schlechthin« gewesen.²⁶ Mit dem technischen Objekt verbanden nicht nur die Deutschen seit der Zeit des Kaiserreichs nationale Gefühle wie Stolz auf die technischen Errungenschaften der Nation.²⁷ Deutsche, männlich konnotierte Großmachtphantasien lassen sich unschwer von der Bezeichnung als »Reichsphallus« ableiten, auch wenn die Konnotation Pauls zwischen dem Bild des »mit einem weißen Feuerschwall« explodierenden Zeppelins und sexuellen Fantasien wohl etwas zu weit führt.²⁸ Der Traum von Produktion, Technisierung, Motorisierung und Symbolen technischer Überlegenheit ging in den »Friedensjahren« des Dritten Reichs dem Alptraum des technisierten Zweiten Weltkrieges voraus.²⁹

Trotz der Beliebtheit deutscher Zeppeline in den USA verweigerte die US-amerikanische Regierung selbst nach der Katastrophe des *Hindenburg* die Lieferung von nicht-brennbarem Helium als Traggas an Deutschland.³⁰ LZ 129 war nach anfänglichen Überlegungen des Einsatzes von Helium auf die Nutzung von Wasserstoff umgerüstet worden. Dies spielte bei der fatalen Entzündung eine entscheidende Rolle.³¹ Die USA waren der einzige kommerzielle Förderer von Helium. Unter anderem führte das Misstrauen gegenüber der

24 Deutschland war zur Zeit des Dritten Reichs gemessen am Pro-Kopf-Einkommen ein armes Land, das ein im Vergleich zu amerikanischen Verhältnissen geringes materielles Niveau aufwies. Vgl. Niemann, »Volksgemeinschaft«, S. 89; vgl. auch Adam Tooze, *Ökonomie der Zerstörung. Die Geschichte der Wirtschaft im Nationalsozialismus*, München 2006, S. 14, S. 168.

25 Vgl. Frank, *Zeppelinereignisse*, S. 85, S. 94.

26 Paul, Lakehurst, S. 534.

27 Vgl. Uhl, *Technology in Modern German History*, S. 90.

28 Paul, Lakehurst, S. 537; Braun zitiert die Bezeichnung »Staatsphallus«, Braun, *Aufstieg und Niedergang*, S. 629.

29 So zum Beispiel die angestrebte Motorisierung und die Vorhaben der KdF-Organisationen, die zumindest in Teilen Realität wurden. Vgl. Niemann, »Volksgemeinschaft« als Konsumgemeinschaft, S. 89.

30 Die Beliebtheit und der Ereignischarakter der ersten Fahrt des LZ 129 ist in den Berichten der *New York Times* ersichtlich: *Hindenburg Covers half Ocean Flight; Is due Tomorrow*, in: *New York Times* vom 8. 5. 1936, S. 1.

31 Vgl. Braun, *Deutsche Zeppeline*, S. 278.

deutschen Regierung hinsichtlich des Einsatzes von Luftschiffen in einem möglichen Krieg zur Absage der Heliumforderungen vonseiten der USA, sodass deutsche Luftschiffe ihren Dienst weiterhin mit brennbarem Wasserstoff verrichteten.³²

Das Regime hatte sich der Faszination der Zeppeline bedient und so eine Verbindung zwischen Reich und Luftschiff geknüpft. Sollte der Aufstieg eines Luftschiffs symbolisch für den Aufstieg des Nationalsozialismus sein, so mussten sich die Mitarbeiter des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda, dessen Presseabteilung verantwortlich für die Presselenkung war, die Frage stellen, wie sein plötzliches Ende im Feuer zu interpretieren sei.³³ Prophetische Parallelen zwischen dem brennenden, absinkenden, alles verschlingenden Luftschiff und dem »Dritten Reich« waren aufgrund der Bildsprache nicht abwegig. Das Bild des verbrennenden Hakenkreuzes an den Steuerrudern des Luftschiffes war an Symbolkraft kaum zu überbieten.³⁴

Zu verdrängen oder zu verschweigen war das Unglück in den deutschen Massenmedien nicht – hatte es doch auf amerikanischem Boden stattgefunden und war dort bildgewaltig aufgezeichnet worden. Die Farbfotoreportage des amerikanischen Pressefotografen Gerard Sheedy vom New Yorker *Sunday Mirror* gilt als erste ihrer Art, sodass Gerhard Paul konstatiert, die Medienberichterstattung über die Hindenburgkatastrophe sei stilbildend für die weitere Katastrophenberichterstattung gewesen.³⁵ Sie erschien allerdings nur in den USA und in europäischen Nachbarländern des Deutschen Reichs – die Havarie des deutschen Luftschiffs wurde zum transnationalen Medienereignis.³⁶ Die Kunde vom Unglück hätte bei derartiger Aufmerksamkeit in jedem Fall seinen Weg in das Heimatland des Zeppelins gefunden.

Aufgrund der Prominenz des Luftschiffs und des Ortes der Katastrophe ist sie zugleich aber nur bedingt aussagekräftig für die Prozesse der Bewältigung von einigen außergewöhnlich großen technischen Katastrophen während des Nationalsozialismus. Daher wird im Folgenden auch auf ein weiteres, opferreiches und technisch bedingtes Unglück auf deutschem Boden hingewiesen: Das Zugunglück von Genthin im Dezember 1939, das über 200 Todesopfer forderte. Davon erfuhren die Leserinnen und Leser deutscher Tageszeitungen,

32 Zur Frage der Helium-Lieferung an Deutschland und den innen- und außenpolitischen Gründen für die Absage der Lieferungen vgl. Braun, *Deutsche Zeppeline*, S. 280.

33 Vgl. Konrad Dussel, *Deutsche Tagespresse im 19. und 20. Jahrhundert* [= *Einführungen Kommunikationswissenschaft*, Bd. 1], Münster² 2011, S. 162.

34 Frank deutet diesen ikonografischen Zusammenhang an; vgl. Frank, *Zeppelinereignisse*, S. 151–152.

35 Vgl. Paul, Lakehurst, S. 532.

36 Vgl. ebd., S. 537.

abhängig von ihrem Wohnort, wenig oder gar nichts. Dennoch scheint sich die Kunde vom großen Zugunglück in der deutschen Gesellschaft verbreitet zu haben, wie die Stimmungsberichte des Sicherheitsdienstes (SD) nahelegen.³⁷ Auf private Initiative hin erhaltene Quellen und neuerliches Interesse am opferreichsten Zugunglück der deutschen Eisenbahngeschichte erlauben es, diese ansonsten »vergessene« Katastrophe aufzuarbeiten und zugleich gegen die Explosion des *Hindenburg* zu kontrastieren.

Das Zugunglück von Genthin ist an der Zahl der Toten gemessen sehr wahrscheinlich das schwerwiegendste Zugunglück, das sich auf deutschem Boden zugetragen hat. Vor diesem Hintergrund erscheint es zunächst einmal kurios, dass über dieses Unglück nicht alle Fakten zweifelsfrei bekannt sind und das Unglück keinen mit dem Hindenburgdesaster vergleichbaren Platz in der kollektiven Erinnerung der Deutschen besitzt. Begründen lässt sich dies wohl mit der propagandistischen Einhegung der Katastrophe. Unglücke mit Eisenbahnen waren keine neue Erscheinung und auch die Zurichtung der Toten und Verletzten war 1939 nicht mehr überraschend, doch die Totenzahl des Zugunglücks hob es von anderen Schienenunfällen ab.

Die Eisenbahn war Ende der 1930er Jahre ein etabliertes Verkehrsmittel, das anders als Zeppeline von der Breite der Gesellschaft genutzt wurde.³⁸ Technische Innovationen und Schnelligkeit wurden vom Regime propagandistisch in Szene gesetzt, beispielsweise anlässlich einer Eisenbahnparade zur »Hundertjahrfeier« 1935, bei der auch Hitler und der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Julius Dormmüller, anwesend waren.³⁹ Nicht nur aufgrund von propagandistischen Motiven, um die deutsche Mehrheitsgesellschaft und auch ausländische Beobachtende von »deutscher« Technik zu überzeugen, sondern auch aufgrund der Konkurrenz zum Automobil oder dem Flugzeug wurden derartige Demonstrationen von Fortschritt und technischer Zukunftsverheißung notwendig.⁴⁰ An die Popularität und

37 Meldungen aus dem Reich (Nr. 33) 27.12.1939, in: Heinz Boberach (Hrsg.), Meldungen aus dem Reich. Die geheimen Lageberichte des Sicherheitsdienstes der SS, 1938-1945, Bd. 3, Herrsching 1984, S. 606.

38 Vgl. Alfred Gottwaldt, Die Deutsche Reichsbahn im Dritten Reich. Chronik einer Abhängigkeit, in: Zug der Zeit – Zeit der Züge, Bd. 2 [= Ausstellungskatalog zur gleichnamigen Ausstellung unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Richard von Weizsäcker], München 1985, S. 673-682, hier S. 675. Aufgrund der Bedeutung der Eisenbahn für die Deportation und Ermordung der europäischen Juden und einer Vielzahl weiterer Opfergruppen, konzentriert sich die geschichtswissenschaftliche Forschung auf diesen wichtigen Aspekt der Geschichte der Eisenbahnen. Deren Bedeutung für die Mehrheitsdeutschen wurde dagegen wenig betrachtet, obwohl hierin ein wichtiges Element zur Massenmobilität und Akzeptanzpolitik zu sehen ist.

39 Vgl. ebd.

40 Vgl. Hildebrand, Die Deutsche Reichsbahn, S. 174-175, S. 181. Diese Konkurrenz

Mystifizierung der Zeppeline, die sich eine exklusive Unerreichbarkeit bewahrten, reichten die Inszenierungen und die Begeisterung für Züge der Deutschen Reichsbahn allerdings nicht heran, vielmehr ging es darum, zu beweisen, dass die Eisenbahn auch zukünftig mit anderen Transportmitteln mithalten könne.⁴¹ Die Deutsche Reichsbahn war zudem wenig exklusiv, sondern vielmehr Arbeitgeber tausender Personen,⁴² und die Erfahrung einer Zugfahrt hatten die meisten Menschen im Deutschen Reich gemacht.⁴³

Ebenso wie fast alle anderen Elemente der Technik, wurde die Eisenbahn auf die grundlegende zivile Nutzung und zugleich auf eine kriegsbedingte Verwendung hin ausgebaut, was Klaus Hildebrand als »Doppelgesichtigkeit der Dinge« bezeichnet, die »der Technik im Allgemeinen zu eigen« sei.⁴⁴ Insbesondere während des Krieges war die Eisenbahn ein wichtiges Transportmittel für Truppen und Nachschub, wofür bereits in Friedenszeiten infrastrukturelle Vorbereitungen getroffen worden waren.⁴⁵

Die Eisenbahn war also mit der Reichspolitik auf mehreren Ebenen dicht verwoben, als in der Nacht vom 21. auf den 22. Dezember 1939, kurz vor der ersten Kriegsweihnacht des Zweiten Weltkrieges, ein aus Richtung Berlin kommender, stark besetzter D-Zug (D-180) auf einen ebenfalls vollbesetzten D-Zug (D-10) mit selber Fahrtrichtung auffuhr.⁴⁶ Kohlenknappheit, das Fehlen von Lokführern, die zum Kriegsdienst eingezogen worden waren, sowie mehrere andere Einschränkungen im Eisenbahnsystem belasteten den Personen- und Gütertransport im Winter 1939 und führte zu Verspätungen, Zugausfällen und reduzierten Zugverbindungen.⁴⁷ Viele Passagiere wollten Weihnachts-

bezog sich sowohl auf den Personen- und Güterverkehr im Frieden als auch auf den Nachschubtransport im Krieg. Die Autobahnen wurden eher nach wirtschaftlichen statt nach kriegstechnischen Zielen geplant. Vgl. Alfred Gottwaldt, Julius Dormüller. Die Reichsbahn und die Autobahn. Verkehrspolitik und Leben des Verkehrsministers bis 1945, Berlin 1995, S. 92-94.

41 Vgl. ebd., S. 211.

42 Vgl. ebd., S. 190.

43 Dazu trugen die Nutzung im Berufsverkehr oder zu Geschäftsreisen ebenso wie Sonder- und Ermäßigungsfahrten zu speziellen Anlässen wie die Olympiade 1936 bei. Vgl. Gottwaldt, Die Deutsche Reichsbahn im Dritten Reich, S. 675-676.

44 Auf diese »Doppelgesichtigkeit« und die Debatten darum wird noch eingegangen. Siehe Hildebrand, Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur, S. 165.

45 Vgl. Gottwaldt, Die Deutsche Reichsbahn, S. 677; vgl. auch ders., Deutsche Reichsbahn. Kulturgeschichte und Technik, Berlin 1994, S. 5.

46 Vgl. Bericht des Ortsgruppenleiter Albrecht an die Hauptstelle des Gau-Archivs über das Eisenbahnunglück in der Nacht vom 21. zum 22. 12. 1939, in: StAMu Genthin, Sign. 816, Bl. 3r.

47 Vgl. Hildebrand, Die Deutsche Reichsbahn, S. 223. Nach Hildebrand habe das Regime improvisatorisch eingegriffen und diese Krise zunächst beilegen können.

besuche machen oder hatten für die Feiertage Fronturlaub erhalten.⁴⁸ Aus diesen Gründen waren beide Personenzüge überfüllt. In Verbindung mit schlechten Sichtverhältnissen durch Verdunklung an den Bahnhöfen kam es zu Verzögerungen bei Ein- und Aussteigen, sodass die beiden Züge mit geringerem Abstand als geplant hintereinander herfuhr.⁴⁹ Als der zu geringe Abstand der beiden Züge an den Bahnhöfen und den Stellwerken entlang der Strecke auffiel, war es bereits zu spät, um das Auffahren des einen Zugs auf den anderen zu verhindern. Das manuelle Signal des Stellwerkleiters in Genthin an den nachfolgenden Lokführer bezog der Zugführer des ersten Zugs auf sich, sodass der Zug bremste und der nachfolgende Zug auf diesen in voller Fahrt aufprallte.⁵⁰

Über die Ursachen und konkreten Abläufe der dann folgenden Unfallereignisse hat es unter Bahninteressierten sehr spezifische Debatten gegeben.⁵¹ 1940 wurde dem Lokführer des auffahrenden Zuges die Schuld an diesem Unglück gegeben, das er durch fahrlässiges Missachten und Überfahren mehrerer Haltesignale verursacht habe. Warum der Lokführer die Haltesignale überfuhr, wurde nie aufgeklärt. Er selbst behauptete, diese wegen dichten Nebels übersehen zu haben, was ihm den Schuldspruch vor Gericht aber nicht ersparte.⁵² Bahninteressierte argumentierten in der Nachkriegszeit, dass ein Übersehen durchaus möglich gewesen wäre, wenn man die kriegsbedingte Verdunklung berücksichtigt. Signalleuchten waren nach oben abgeschirmt und dazu abgeblendet, was bei dichtem Nebel und Qualm einer Dampfflok durchaus zu Sichtproblemen geführt haben könnte.⁵³ Zudem be-

48 Vgl. Bericht des Ortsgruppenleiters Albrecht, Bl. 3r.

49 Über den Ablauf der Katastrophe geben zeitgenössische Berichte Auskunft, und auch spätere Recherchen von Bahninteressierten geben diese Ereignisverkettenungen wieder. Vgl. Hans Joachim Ritzau, *Schatten der Eisenbahngeschichte. Ein Vergleich britischer, US- und deutscher Bahnen*, Bd. 1: Von den Anfängen bis 1945, Pürgen 1987, S. 282-284. Vgl. auch Emil Imbach, *Die Eisenbahnkatastrophe von Genthin. Das Unglück und der Mythos*, in: *Lok-Magazin* 155 (1989), S. 116-123, hier S. 117-118; ebenso: Joachim Grothe, *Über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin. Eine Studie zu den Tatsachen und zum Prozessverlauf der faschistischen Justiz*, Caputh 2004; vgl. auch: Förderverein Genthiner Stadtgeschichte, *Das Eisenbahnunglück vom 22.12.1939. Deutschlands größte Verkehrskatastrophe* [= Schriftenreihe zur Genthiner Stadtgeschichte, Bd. 5], Genthin 2014.

50 Bericht des Landratsamts über die abschließende Verhandlung der 6. Strafkammer des Landgerichts Magdeburg am 5. und 6. Juni 1940 in Genthin, 10. Juni 1940, in: StAMu Genthin, Archivakte 816, S. 4.

51 Dieses Interesse hat dazu beigetragen, sowohl Quellen zu konservieren und zusammenzutragen, als auch sehr spezifische und technische Details zu sammeln, zu prüfen und zu kontextualisieren. Ohne diese Arbeit wären die Zusammenhänge heute kaum nachvollziehbar.

52 Vgl. Förderverein Genthiner Stadtgeschichte, *Das Eisenbahnunglück*, S. 22, S. 24.

53 Vgl. ebd., S. 25. Darüber hinaus haben Bahnbegeisterte auch die Frage aufgeworfen, ob die fragliche Lokomotive nicht mit einer Induktiven Zugbeein-

stehen aus naheliegenden Gründen Zweifel an der Zuverlässigkeit offizieller Informationen aus der NS-Zeit.

Den jeweiligen »Umgang« mit den beiden Unglücken zu untersuchen, ermöglicht es, ein Bild der »Bewältigung« technischer Katastrophen im »Dritten Reich« zu zeichnen. War die Hindenburgkatastrophe Anlass zu verstärkter Kommunikation und der Notwendigkeit, eine technische Katastrophe für nationalsozialistische Verhältnisse öffentlich zu bewältigen, so war dies nicht die Regel im »Dritten Reich«. Angelegenheiten im Innern des Reiches, wie ebensolche technischen Katastrophen, wurden eher auf hinteren Zeitungsseiten berichtet und nicht selten heruntergespielt oder ähnlichen Vorkommnissen im Ausland gegenübergestellt. Explizit war die Presseabteilung des Propagandaministeriums bemüht, nicht den Eindruck zu erwecken, dass sich derartiges nur in Deutschland abspielte.⁵⁴ Unfälle und Katastrophen sollten letzten Endes nicht negativ auf die Regierung zurückfallen.

1.1 Der Anfang vom Ende der Katastrophe: Rettungspraktiken und das Paradigma der »schnellen Rettung«

Die Betrachtung der Rettungsaktionen im Falle von Katastrophen geben Aufschluss sowohl über zeitgenössische diskursive Schwerpunktlegungen kurz nach dem Eintreten des katastrophalen Ereignisses als auch über den Stellenwert der Verletzten bei den darauffolgenden Bewältigungsversuchen. Die konkrete Betrachtung dieser Praktiken in Deutschland zur NS-Zeit ist vor allem im Kontext des Zugunglücks möglich, doch auch die Bewertung der Rettungsaktionen in Lakehurst gibt Aufschluss über den Stellenwert verschiedener Elemente der Rettung im »Dritten Reich«.

flussung (Indusi) hätte ausgestattet sein müssen und weshalb diese seit 1934 häufig verwendete Sicherung in der Unglücksnacht nicht funktioniert habe. Beim Überfahren eines Haltesignals bremst eine Indusi einen Zug automatisch ab. Dies hätte das Zugunglück von Genthin verhindert, da so der nachfolgende, schnell fahrende Zug nicht auf den im Bahnhof Genthin fast zum Stehen gekommenen Zug hätte auffahren können. Vgl. Ritzau, Schatten der Eisenbahngeschichte, S. 283.

- 54 Ein Beispiel dafür ist die deutliche Erwähnung anderer Luftschiffunglücke anderer Staaten; vgl. Die Katastrophe des »LZ. Hindenburg« in: Briesetal-Bote vom 8. 5. 1937, S. 6-7; explizit auch in den Presseanweisungen des Propagandaministeriums in ähnlichem Kontext: Vgl. Presseanweisungen vom 23. 8. 1937, Nr. 2015, in: Hans Bohrmann, Gabriele Toepser-Ziegert (Hrsg.), NS-Presseanweisungen der Vorkriegszeit. Edition und Dokumentation, Bd. 5/II: 1939, Quellentexte Mai bis August, München 1998, S. 678.

Die Retter eilen herbei. Diskursive Schwerpunktsetzung auf Schnelligkeit

Die erste Reaktion auf dem Flugfeld in Lakehurst war die Initiation der Rettung möglichst vieler Menschen aus dem brennenden Luftschiff. Dies gestaltete sich nicht einfach, da sowohl der Wasserstoff als auch der Diesel für die Motorengondeln brannten. Die meisten Überlebenden waren aus eigener Kraft oder mit Hilfe anderer Personen an Bord aus dem Wrack entkommen.

Über die einzelnen Rettungspraktiken sind außer Augenzeugenberichten und US-amerikanischen und deutschen Zeitungsberichten keine Quellen überliefert. In der deutschen Presse wurden die Rettungsvorgänge kaum im Detail ausgeführt – in der Regel wurde eine Begebenheit nur dann thematisiert, wenn daran nationalsozialistische Kameradschafts- und Heldenideologie exemplifiziert werden konnte. So ging es um kameradschaftliche Hilfe innerhalb der Besatzung, heldenhafte Hilfeleistung anwesender amerikanischen Soldaten, Matrosen, der Polizei und Feuerwehr, die sich trotz der Gefahr ans Werk machten, oder auch um ein Wiedertreffen eines deutschen und eines amerikanischen Mechanikers in der Situation der Not, in der dem deutschen kollegiale Hilfe geleistet wurde.⁵⁵ Diese anklingende deutsch-amerikanische Verständigung im Angesicht der Not wurde in der Folgezeit allerdings nicht weiter ausgeführt.

Inwiefern sich die schnelle Verfügbarkeit einer nicht näher angegebenen Zahl von Rettungskräften, Transportmitteln und Material vor Ort auf die Verletzten auswirkte, wurde nicht angegeben. Insgesamt formte sich in den Berichten jedoch ein positives Bild der Rettung, obgleich die abfahrenden Ambulanzwagen durch einen von Schaulustigen verursachten Stau behindert wurden.⁵⁶ Was zählte, war, dass Rettungshilfe geleistet wurde. Stau und Wartezeiten von Ärzten und Ambulanzwagen wurden als äußerliche, unbeeinflussbare und hinderliche Umstände betrachtet. Das Eintreffen der Rettungskräfte und Transportmöglichkeiten markierte in der Wahrnehmung der Zeitgenossen offenbar einen Moment der Entwarnung und eines ersten Schrittes in Richtung der Wiederherstellung von Ordnung und Sicherheit.⁵⁷ In der NS-Presse war zu lesen, dass die amerikanischen Rettungskräfte herbeieilten, Verletzte in ihre Wagen luden und wieder davonfuhren.⁵⁸ Bei den

55 Vgl. Zeitungsausschnitt aus Leipziger Abendpost vom 7. 5. 1937, S. 1, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937.

56 Vgl. ebd.

57 Ähnliches stellt Marie Bartels ohne Bezug auf diese Katastrophe fest: vgl. Bartels, Katastrophen und Kausalität, S. 199–200.

58 Vgl. Zeitungsausschnitt aus Leipziger Abendpost vom 7. 5. 1937, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937.

Rettern handelte es sich um Soldaten, deren Ausbildung auf die Rettung verletzter Kameraden aus einem Kriegsgebiet abzielte.

Damit waren die Verletzten nicht nur vom Ort der Katastrophe entfernt worden, sondern wurden auch vorerst dem Blick der Journalisten entzogen. Auch die Schwerstverletzten, deren Brandverletzungen nicht zu überleben waren, wurden in den deutschen Zeitungsmeldungen als »Gerettete« angegeben, selbst wenn mit ihrem Tod zu rechnen war.⁵⁹ Resümierend ist also festzuhalten, dass die Aufmerksamkeit für die konkrete Rettungsaktion und die Weiterversorgung der Verletzten gering ausfiel. Der Abschluss der Rettungsarbeiten mit möglichst vielen Geretteten war allerdings ein erster und zentraler Baustein auf dem Weg zur Bewältigung.

Was genau den »Opfern« widerfahren war, konnte man in Deutschland in den folgenden Tagen ansatzweise aus den Zeitungsberichten schließen, die sich vornehmlich auf höherrangige Besatzungsmitglieder konzentrierten, wie Luftschiffkapitän Ernst Lehmann oder Funkoffizier Wilhelm Speck.⁶⁰ Beide verstarben an den Folgen großflächiger Hautverbrennungen, die auch Tage und Wochen nach dem Eintreten der Verletzung noch tödlich sein konnten. Solche medizinischen Details wurden der deutschen Leserschaft nicht mitgeteilt. Erwähnt wurden allenfalls Knochenbrüche, die sich die Verletzten beim Sprung aus dem brennenden *Hindenburg* zugezogen hatten. Die Implikationen der Verletzungen zu reflektieren, blieb der Leserschaft überlassen. Details über die Verletzten, sieht man von Namen und wenigen Informationen zu ihrer Errettung ab, wurden der Öffentlichkeit kaum kundgetan, sodass auch näherer Identifikation mit ihnen kein Vorschub geleistet wurde. Vielmehr wurden ideologische Inhalte forciert, wie kameradschaftliche Hilfe und stilles Erdulden, um die Wahrnehmung des Unglücks zu beeinflussen und es zugleich in NS-Semantiken einzubetten. Die öffentliche Schwerpunktsetzung im Hinblick auf das Thema der Verletzten war damit klar.

Getrennte Diskurse: Krankentransport und ärztliche Versorgung

Die praktische Handhabung von Katastrophenrettung im nationalsozialistischen Deutschland lässt sich anhand des Beispiels der Explosion des *Hindenburg* allerdings kaum beleuchten. Mehr Aufschluss darüber kann das schwere Zugunglück von Genthin geben. Der Stellenwert, den Verletzte und Tote durch die Praktiken zugewiesen bekamen, sowie der Einfluss der

⁵⁹ Vgl. ebd.

⁶⁰ Vgl. ebd.; vgl. ebenso: Auch Funkoffizier Speck gestorben, in: Briesetal-Bote vom 10. 5. 1937, S. 6.

Praktiken auf den Diskurs über den Umgang mit ihnen lässt sich anhand der Quellen herausarbeiten. Ebenso zeigt das Beispiel des Zugunglücks die Positionen der Retter im Gefüge von Rettungspraktiken und ideologischen Normen auf, die zur raschen und diskursiv »spurlosen« Bewältigung eines großen Unfalls beitragen.

Die Folgen des Auffahrens der beiden Züge waren in- und übereinander verschobene Gepäck- und Personenwagen, in denen zahlreiche Menschen eingeklemmt oder zerquetscht wurden.⁶¹ Einige Wagen entgleisten und kippten um.⁶² Angaben über Opferzahlen gehen bis heute auseinander. Sie variieren zwischen gerichtlich angegebenen 187 Toten und 109 Schwerverletzten, von der *Genthiner Zeitung* am 28. 12. 1939 gemeldeten 196 Toten und den Angaben der Stadt Genthin von 278 Toten und 453 Verletzten, die auf den Angaben eines Zeitzeugen beruhen.⁶³ Über Leichtverletzte wurden 1939 keine Aufzeichnungen geführt. In den Berichten der an der Rettung beteiligten Institutionen (u. a. Feuerwehr, SA, DRK) werden auffällig wenig konkrete Aussagen über Opferzahlen gemacht. Der Hauptbrandmeister der Feuerwehr schätzte die Zahl der Toten auf ungefähr 200.⁶⁴ Insofern kann von einer sehr hohen Opferzahl von rund 200 Toten ausgegangen werden, wenngleich eindeutige Fakten zu dieser Katastrophe nicht mehr feststellbar sind.

Zur Technisierung und Motorisierung gehörten Unfälle als Kehrseite der Medaille. Sicherheit und die Möglichkeit der Bergung und Versorgung im Falle eines Unfalls für die »Volkgenossen« sah die Regierung durchaus als ihre Aufgabe an, doch traten »zivile« Unglücksfälle thematisch hinter Kriegssanitätsdienst und den späteren Luftschutz zurück.⁶⁵ In der Weimarer Republik und im »Dritten Reich« wurden Strukturen in der Rettungsmedizin herausgebildet, die die Bundesrepublik über Jahrzehnte und teilweise bis heute prägten.⁶⁶ Die Einrichtung von Unfallmeldestellen an vielbefahrenen Straßen gehört dazu. In seiner Dissertation zeigt Niels Kessel diese Pfadabhängigkeiten auf.⁶⁷

Das Interesse des NS-Regimes an Rettungswesen und Krankentransport orientierte sich an zwei Zielen: erstens die Ausrichtung auf den Krieg und

61 Vgl. den Bericht des Ortsgruppenleiters Albrecht, Bl. 33.

62 Vgl. ebd.

63 Vgl. Förderverein Genthiner Stadtgeschichte, Das Eisenbahnunglück, S. 34.

64 Vgl. Bericht über den Einsatz der Feuerwehren beim Eisenbahnunglück in Genthin, in: StAMu Genthin, Sign. 816, Bl. 1-2.

65 Vgl. Nils Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes 1945-1990. Vom »Volk von Lebensrettern« zum Berufsbild »Rettungsassistent/in« [= Medizingeschichte im Kontext, Bd. 13], Frankfurt a. M. 2008, S. 21-22.

66 Vgl. ebd., S. 13.

67 Vgl. ebd.

zweitens die Gleichschaltung und Zentralisierung der daran beteiligten Personen und Institutionen.⁶⁸ Insofern stellt die Umgestaltung des Rettungswesens nach 1933 keine Ausnahme im Gefüge deutscher Institutionen, Organisationen und Vereine dar. Aus den nebeneinander bestehenden karitativen Organisationen Arbeiter-Samariter-Bund (ASB) und Deutsches Rotes Kreuz (DRK) sowie kommunalen Krankentransportdiensten, Rettungsverbänden und Privatunternehmen zum Krankentransport und der Unfallrettung der Zeit der Weimarer Republik wurde im Nationalsozialismus die »Reichsarbeitsgemeinschaft für das Rettungswesen«.⁶⁹ Der ASB wurde verboten, dafür erhielt das DRK nun praktisch das Monopol auf den Krankentransport.⁷⁰ Die Rettung aus Unfall- und Katastrophensituationen vor dem Hintergrund zunehmender technischer Gefahren und daraus resultierender stetig steigender Unfallzahlen war seit 1929 ein Hauptanliegen des DRK gewesen.⁷¹ Die Organisation hatte sich nach dem Ersten Weltkrieg bemüht, zu einem Friedensprogramm zu finden, indem sie sich an zivilen Einsatzformen orientierte.⁷² Diese Schwerpunktsetzung wurde nach der Machtübernahme verschoben. Es setzte eine Militarisierung des DRK ein, welche die medizinische Versorgung im Krieg forcierte. Unfallrettung und Katastropheneinsätze wurden zwar vom DRK und Institutionen wie der Feuerschutzpolizei (ehemals Feuerwehr), Polizei und der Technischen Nothilfe (TN) betreut, das Hauptaugenmerk aber lag auf dem Kriegeinsatz und im späteren Verlauf des Krieges auf dem Luftschutz.⁷³ Insofern wurden kaum strategische Überlegungen für die Unfall- und Katastrophenrettung angestellt. So wurde dieser Aufgabenbereich vielmehr zu einer Art alltäglicher Nebensache. Auch in der historischen Forschung wird der eher nebensächliche Stellenwert des Katastrophenschutzes sichtbar, und so wird dieser Aufgabenbereich in entsprechenden Publikationen sehr knapp abgehandelt.⁷⁴ Die

68 Vgl. das Kapitel »Der Weg zum nationalsozialistischen Sanitätskorps (1933-1939)« in der Studie von Dieter Riesenberger, *Das Deutsche Rote Kreuz. Eine Geschichte 1864-1990*, Paderborn, München, Wien u. a. 2002, S. 291-314.

69 Vgl. Kessel, *Geschichte des Rettungsdienstes*, S. 21.

70 Vgl. ebd. Als Organisation hatte das Rote Kreuz seine Wurzeln im Krieg und dem militärischen Sanitätseinsatz, das DRK engagierte sich im 20. Jahrhundert auch in allgemeiner Wohlfahrt und Gesundheitsfürsorge.

71 Vgl. Jahresbericht des Deutschen Roten Kreuzes, 1. 4. 1928-31. 3. 1929, Berlin 1929, S. 21.

72 Vgl. Birgit Morgenbrod, Stephanie Merkenich, *Das Deutsche Rote Kreuz unter der NS-Diktatur 1933-1945*, Paderborn 2008, S. 21.

73 Vgl. ebd., S. 275.

74 Vgl. Michael H. Kater, *Die »Technische Nothilfe« im Spannungsfeld von Arbeiterunruhen, Unternehmensinteressen und Parteipolitik*, in: *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte* 27 (1979) 1, S. 30-78. Auch die Biografie über Heinrich Himmler bezieht sich kaum auf die Regelung dieses Aufgabenbereichs; vgl. Peter Longerich, *Heinrich Himmler. Biographie*, München 2008, S. 251.

TN besaß in der Zeit des Nationalsozialismus eine ganze Reihe von Aufgaben, von denen die Katastrophenhilfe nur eine unter vielen, beispielsweise auch des Gas- und Luftschutzes, war.⁷⁵ In erster Linie war sie eine Institution zur politischen Durchdringung und Kontrolle der Bevölkerung.⁷⁶ Nichtsdestotrotz wurde im Falle eines Unglücks zivile Hilfeleistung notwendig. Rettung musste in erster Linie rasch vonstattengehen, um Einsatz- und Handlungsfähigkeit zu demonstrieren und die Zeit des unkontrollierten Notfalls möglichst zu begrenzen. Diese Prämisse galt nicht nur für das Reichsinnere, sondern auch für den Fall eines Unglücks im Ausland.

Insgesamt zeigte sich die Kreisleitung des Kreises Jerichow II nach außen hin zufrieden mit der Rettungs- und Bergungsaktion nach dem Zugunglück, die als schnell und tatkräftig beschrieben wurde.⁷⁷ Schnelligkeit, Disziplin und Tatkraft der Helfenden waren die Attribute, die bei der Bewertung der Rettung in Berichten und auch in Zeitungsberichten ähnlich wie im Fall der Explosion des *Hindenburg* hervorgehoben wurden. »Mit vorbildlicher Disziplin arbeiteten bei der Bergung der Toten und Verwundeten die Hilfskräfte«, berichtete das *Genthiner Tageblatt* am 23. Dezember.⁷⁸ Im Grunde sagte dies aber wenig über die tatsächliche Hilfe für die Verletzten aus, sondern über eine den Helfenden zugeschriebene Motivation. Theoretisch konnte selbst in bester Absicht schnell und tatkräftig Unheil angerichtet werden.

Inoffiziell war in der Rückschau von organisatorischem Chaos beim Zugunglück die Rede, da es an übergeordneter Organisation, anfänglich an Personal und obendrein noch an Material gemangelt habe.⁷⁹ Die Reflektionen des Mangels lassen die Rekonstruktion von Ideal- oder Verbesserungsvorstellungen zu.

75 Vgl. Kater, Die »Technische Nothilfe«, S. 76-77. In der Zeit der Weimarer Republik war die TN eine »Streikbrecherorganisation« gegen befürchtete »Sabotage« von kommunistischer Seite gewesen und hatte den Betrieb wichtiger Industrieanlagen und Infrastruktur aufrechterhalten sollen. Vgl. dazu auch Martin Diebel, »Die Stunde der Exekutive«. Das Bundesinnenministerium und die Notstandsgesetze 1949-1969 [= Veröffentlichungen zur Geschichte der deutschen Innenministerien nach 1945, Bd. 2], Göttingen 2019, S. 37.

76 Vgl. Kater, Die »Technische Nothilfe«, S. 77.

77 Vgl. Bericht des Kreisleiters Reisener über das Eisenbahnunglück am 22.12.1939 in Genthin, in: StAMu Genthin, Sign. 816, Bl. 7v. Vonseiten des Regierungspräsidenten von Magdeburg, Hans-Georg von Jagow, sind keine betreffenden Berichte überliefert.

78 Das schwere Eisenbahnunglück am Reichsbahnhof, in: *Genthiner Tageblatt* vom 23.12.1939, S. 4.

79 Vgl. Erfahrungen der DRK-Einsatzkräfte beim Eisenbahnunglück in Genthin am 22.12.1939, in: StAMu Genthin, Sign. 816, S. 1-7.

Obgleich die Retter und Helfer der Institutionen und Organisationen hervorgehoben wurden, waren »Zivilpersonen« ebenso in die Rettungshandlungen mit eingebunden, sodass nicht nur verschiedene Handlungs- und Befehlsstrukturen aufeinandertrafen, sondern auch »Zivilpersonen«, die außerhalb dieser Strukturen standen, in die Vorgänge zu einem Gutteil mit integriert wurden. Einen maßgeblichen Teil der Bergungsarbeit scheinen die einigermaßen unversehrt gebliebenen Fahrgäste selbst geleistet zu haben, obgleich sie keine medizinische Ausbildung besaßen oder Anleitung bekamen.⁸⁰ Dazu kamen Anwohner Genthins, die durch die Geräusche des Unglücks und des nachfolgenden Hilfseinsatzes alarmiert wurden und zur Stelle geeilt waren. Helfende Hände waren unabhängig von der Qualifikation willkommen, um die Verletzten und Toten aus den Trümmern zu befreien. Der Einbezug von medizinischen Laien war in diesem Fall kein Problem, sondern eine notwendige Verstärkung der Kräfte, wenngleich daraus organisatorische Probleme erwuchsen.

Ausgesprochen negativ fiel der Bericht eines Sturmführers aus dem Sicherheitshauptamt aus, der auf Anweisung Reinhard Heydrichs die Rettungsvorgänge in Folge des Unglücks schilderte.⁸¹ Der Sturmführer hatte selbst in einem der verunglückten Züge gesessen, war aber nur leicht verletzt worden. Heydrich interessierte sich in seiner Funktion als Chef der Sicherheitspolizei und des SD für das Zugunglück, das gemessen an seiner Opferzahl verheerend gewesen sein musste und dementsprechend auch Relevanz für die Beobachtung der Stimmung im Reich besaß. Bereits im Dezember 1939 war in den SD-Berichten vom Eisenbahnunglück als Beispiel für Mängel bei der Reichsbahn die Rede gewesen.⁸² Heydrich zeigte nicht nur Interesse an der Stimmung in der Bevölkerung hinsichtlich der offenkundigen Reichsbahnprobleme und entsprechenden Sicherheitsbedenken, sondern auch an Rettungstätigkeiten im Falle einer Katastrophe – also an den Vorgängen zur Wiederherstellung von Sicherheit im Falle eines Unglücks.

Der Bericht beschrieb explizit die Rettungsorganisation. Die Unfallursache zitierte er nach einem Zeitungsbericht. Von Schwierigkeiten und einem

80 Vgl. Bericht über das Eisenbahnunglück in Genthin auf Anweisung des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD vom 30. 12. 1939, als Faksimile abgedruckt in: Förderverein Genthiner Stadtgeschichte, Das Eisenbahnunglück vom 22. 12. 1939. Deutschlands größte Verkehrskatastrophe [= Schriftenreihe zur Genthiner Stadtgeschichte, Bd. 5], Genthin 2014, S. 36–41, hier S. 38.

81 Der Bericht ist nur in einer Abschrift ohne namentliche Unterschrift erhalten, daher kann der Verfasser nicht namentlich festgestellt werden. Adressiert ist das Schreiben an das Amt I I/15, das der Gestapo entspricht.

82 Meldungen aus dem Reich (Nr. 41) vom 17. Januar 1940, S. 604–605.

»große[n] Durcheinander«, das nicht zu den positiven Berichten und der schnellen Hilfe passte, war in den Ausführungen zu lesen.

Diese Schilderung und der Bericht über den Einsatz der SA beim Eisenbahnunglück legen besonderen Wert darauf, eigenes Engagement gegenüber der Zaghaftheit anderer Organisationen und Personen hervorzuheben, weshalb diese Passagen besonders kritisch zu betrachten sind. Der Berichtende stellt die anlaufende Rettungsaktion als völlig unorganisiert und sich selbst als einzige Person mit einem Überblick dar. So sei der erste an der Unfallstelle eingetroffene Arzt derartig mit der Situation überfordert gewesen, dass er gar nichts tat, bis der Sturmführer ihm Schwerverletzte zur Versorgung zuwies.⁸³

Als ich zur eigentlichen Unglücksstelle zurückkam, herrschte ein noch grosses [sic!] Durcheinander. [...] Überall jammerten die Verwundeten. Ich gab einer Gruppe von Soldaten und Zivilpersonen den Auftrag, die in und neben den Trümmern herumliegenden Verwundeten zu bergen, während eine zweite Gruppe den Befehl erhielt, sich um die in den Wagen befindlichen Verwundeten zu bemühen.⁸⁴

Der im Bericht des Kreisleiters als reibungslos charakterisierte Abtransport durch drei Krankenwagen wurde durch den Sturmführer als vollkommen unzulänglich bewertet, konnten damit doch nur jeweils zwei bis vier Personen zugleich transportiert werden.⁸⁵ Die Verletzten seien zu großer Zahl entweder noch im Zugwrack oder auf der gefrorenen Erde erfroren, auf der sie abgelegt wurden, um auf den Transport zu warten.⁸⁶ Auch Kreisleiter Reisner wurde in den Ausführungen als hilflos und auf die Hilfe des Sturmführers angewiesen charakterisiert.⁸⁷ Es wird deutlich, dass der Sturmführer fehlende Transportkapazitäten, technische Hilfsmittel und medizinisches Material für eine schnellere Bergung und zügigeren Abtransport bemängelte und dies den anwesenden Personen anlastete, die der Situation aber auch nur geringfügig abzuhelpen vermochten. Die Gegebenheiten hinsichtlich der Verfügbarkeit von Rettungskräften und sowohl technischem als auch medizinischen Material in Genthin waren sicherlich in zahlreichen anderen Orten mit Eisenbahnanbindung ähnlich. Bereits seit 1874 verlief eine Eisen-

83 Vgl. Bericht über das Eisenbahnunglück in Genthin auf Anweisung des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD vom 30. 12. 1939, S. 38.

84 Vgl. ebd., S. 38.

85 Schließlich habe man auf Hinweis des Sturmführers noch zwei offene Lieferwagen zu dieser Aufgabe hinzugezogen, um schnell möglichst viele Personen vom Ort der Katastrophe wegzuschaffen. Vgl. ebd., S. 39.

86 Vgl. ebd., S. 40.

87 Vgl. ebd.

bahnstrecke durch die Kleinstadt, welche davon durchaus wirtschaftlich profitierte und ein Einwohnerwachstum verzeichnete.⁸⁸ Eisenbahnunglücke geschahen immer wieder, zuletzt hatte es in Genthin einen Bahnübergangsunfall 1938 gegeben, bei dem aber weit weniger Personen verletzt oder getötet worden waren als 1939.⁸⁹ Dennoch waren allein schon aus Kostengründen nicht alle Orte, die aufgrund ihrer Lage an einer Eisenbahnlinie lagen, mit Personal und Rettungsmaterialien ausgestattet, um einem Großunfall Herr zu werden.

Der Sturmführer mag seine eigene Rolle im Geschehen dem Chef der Sicherheitspolizei und des SD gegenüber sicherlich glanzvoller dargestellt haben, als zutreffend war. Von ihm war in keinem der übrigen Berichte die Rede, obendrein hatte er sich Kopf- und Handverletzungen zugezogen, was sein Agieren zusätzlich eingeschränkt haben mag.⁹⁰ Dennoch wird anhand dieses Einblickes deutlich, dass hinsichtlich Rettungsaktionen großer Wert auf Organisation und die Verfügbarkeit von helfenden Händen und technischen Hilfsmitteln gelegt wurde, um die Bergung und den Abtransport erheblich zu beschleunigen. Schlussfolgerungen, derartige Ereignisse als eigene Phänomene mit spezifischen Praktiken und Ausrüstungsgegenständen zu betrachten und sie vom »normalen Unfallgeschehen« abzugrenzen, zog er aber nicht. Auch der Sturmführer betrachtete Schnelligkeit beim Abtransport als wichtiges Kriterium der Rettung, nicht allein aufgrund der Temperaturen. Gegebenheiten vor Ort berücksichtigte er bei seiner Bewertung jedoch nicht. Dieses Beispiel demonstriert, dass grundlegende Vorstellungen hinsichtlich der Frage bestanden haben müssen, wie Verletzte zu bergen und abzutransportieren seien, um möglichst viele Personen am Leben zu erhalten. Die konkreten Praktiken der Rettung orientierten sich an denen der Kriegsmedizin, ohne dass diese explizit auf ein ziviles Ereignis mit zahlreichen Verletzten übertragen oder angepasst wurden.⁹¹

Die verfügbaren Ärzte, die aufgrund des außergewöhnlichen Ereignisses zur Unfallstelle gerufen worden waren, seien entgegen der Logik, zuerst den schwerer Verletzten zu helfen, ständig zu Leichtverletzten ge-

88 Vgl. Förderverein Genthiner Stadtgeschichte, *Das Eisenbahnunglück*, S. 8.

89 Vgl. ebd., S. 12.

90 Vgl. Bericht über das Eisenbahnunglück in Genthin auf Anweisung des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD vom 30. 12. 1939, S. 36.

91 Die Sichtung entsprechender medizinischer Literatur hat diesbezüglich keine Ergebnisse hervorbringen können. Auch eine Suche in medizinischen und medizin-historischen Datenbanken blieb ohne Ergebnis. Verwendet wurden <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/> und <https://link.springer.com/search>. Ein ziviles Ereignis mit zahlreichen Verletzten wird im späteren medizinischen Diskurs ManV genannt (Massenanfall an Verletzten).

rufen worden, statt diese von DRK-Sanitätern versorgen zu lassen, kritisierte der Feldführer des örtlichen DRK.⁹² Die Idee, Patienten zu sichten und Schwerverletzte priorisiert zu behandeln, entspricht der Praktik der »Triage«.⁹³ Diese entstammt der Kriegsmedizin, die nach Verletzungsgrad unterscheidet, medizinisches Material und Personal nach Dringlichkeit zuteilt und Vorrang beim Abtransport einräumt, sofern eine schwerverletzte Person eine Überlebenschance hat. Auf den ersten Blick objektives Hilfsmittel im Falle der Überforderung von begrenzt verfügbarem medizinischem Material und vor allem von ÄrztInnen und PflegerInnen zur Sicherung des Überlebens möglichst vieler, ist die Triage durchaus von ethischen und normativen Grundsätzen geprägt.⁹⁴ Noch vor dem Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden die Richtlinien zur Triage dahingehend verändert, dass nun diejenigen mit den besten Heilungschancen statt der besten Überlebenschancen bevorzugt behandelt werden sollten.⁹⁵ Wie dies im Falle von Katastrophen im Inneren des Reichs und unter Beteiligung von nicht-militärischen Personen zu handhaben war, war nicht geregelt. Diese Entwicklung ist auch vor dem Hintergrund der nationalsozialistischen Umgestaltung des Medizinwesens zu betrachten, die »Rassehygiene« und die Leistungsfähigkeit des Einzelnen bei gleichzeitiger Krankenkostenreduktion in den Vordergrund gestellt hat.⁹⁶

Medizinische Behandlung war in der Regel nicht am Unfallort vorgesehen, und die Ärzte bekleideten eher unterstützende Funktionen. Medizinische Empfehlungen zum Verhalten oder zu spezifischen Praktiken für den Fall, dass sehr viele Verletzte auf einmal zu versorgen waren, gab es nicht.⁹⁷ Zwar existierten seit mehreren Jahrzehnten Vorschriften und Anleitungen für Erste Hilfe im Unglücksfall, die erste Wundbehandlung, die Lagerung und den Transport von Verletzten nach Unfällen beschrieben, allerdings

92 Vgl. Erfahrungen der DRK-Einsatzkräfte beim Eisenbahnunglück in Genthin, S. 3.

93 Vgl. Johanna Bleker, Vom »Sortiergeschäft im Großen« zur »Triage«. Das Problem der Krankensichtung im Krieg, in: dies., Karl-Heinz Schmiedebach (Hrsg.), *Medizin und Krieg. Vom Dilemma der Heilberufe 1865 bis 1985*, Frankfurt a. M. 1987, S. 211–231, hier S. 222–223.

94 Vgl. ebd.

95 Vgl. ebd., S. 221.

96 Zum Umbau des Medizinwesens im »Dritten Reich« vgl. Heinz-Peter Schmiedebach, Der Arzt als Gesundheitsoffizier – die systematische Militarisierung der Medizin von 1933 bis zum Zweiten Weltkrieg, in: ders., Johanna Bleker (Hrsg.), *Medizin und Krieg. Vom Dilemma der Heilberufe 1865 bis 1985*, Frankfurt a. M. 1987, S. 191–208.

97 Vgl. dazu auch bezugnehmend auf das Beispiel der Genthiner Katastrophe: Wilfried Witte, Florian Bruns, Von Unfällen und Katastrophen. Zur Geschichte der Triage in der Notfallmedizin, in: *Zeitschrift für medizinische Ethik. Wissenschaft, Kultur, Religion* 66 (2020) 4, S. 457–474, hier S. 462.

wurden Massenanfälle von Verletzten nicht spezifisch berücksichtigt.⁹⁸ Es liegt nahe, dass die Praktik der Triage aus praktischen Gründen und ohne konkrete Handlungsanweisungen oder Richtlinien auf den zivilen Unglücksfall übertragen wurde.⁹⁹ Für den Fall eines Unfalls, bei dem es mehr Verletzte gab, als Rettungskräfte und Ärzte zugleich versorgen konnten, und bei dem diese obendrein noch schlecht zugänglich waren, gab es keine spezifischen Praktiken oder festgelegten Handlungsanweisungen, die einen Massenunfall als besondere Situation charakterisiert hätten.

Im Falle des Eisenbahnunglücks von Genthin wurde zwischen Verletzungsgraden bzw. Dringlichkeit der Behandlung unterschieden, eine Priorisierung des Abtransportes konnte allerdings nicht durchgängig gewährleistet werden. So wurden die Leichtverletzten in den Momenten abtransportiert, in denen keine Schwerverletzten zum Transport bereit waren, um die Unfallstelle möglichst schnell zu räumen.¹⁰⁰ Der Abtransport und damit auch die Weiterversorgung fand offenbar eher nach Verfügbarkeit von Verletzten statt, die wiederum von deren Erreichbarkeit im Wrack abhängig war. Damit unterschied sich die Praktik der Triage bei Katastrophen im Landesinneren noch kurz nach Kriegsbeginn von der vorgeschriebenen Triage unter Frontbedingungen. In Katastrophensituationen spielten zu diesem Zeitpunkt kriegsbedingte Kosten-Nutzen-Überlegungen, die sich unter akuten Kriegsbedingungen auf die Behandlung von Patienten hätten auswirken können, keine oder nur eine untergeordnete Rolle.¹⁰¹ Die Rettung nach einem Zugunglück mit ähnlichen Auswirkungen zu einem späteren Zeitpunkt des Krieges hätte womöglich

98 Medizinische Traktate zur Wundbehandlung und Unfällen gibt es seit Jahrhunderten, besonders zahlreich sind sie für die Frühe Neuzeit überliefert. Erste-Hilfe-Anleitungen für Nichtmediziner wurden vor allem nach der Gründung des Roten Kreuzes gegen Ende des 19. Jahrhunderts verbreitet, um die Jahrhundertwende auch in Bezug auf Unfälle. Neben der Unfallrettung trat in den 1920er und 1930er Jahre auch das Themenfeld der »Hygiene« und der Unfallprävention. Auch der in den 1880er Jahren gegründete Arbeiter-Samariterbund engagierte sich diesbezüglich bis zu seinem Verbot 1933. Vgl. exemplarisch mehrere Auflagen des Werkes: Friedrich von Esmarch, *Die erste Hilfe bei plötzlichen Unglücksfällen. Ein Leitfaden für Samariter-Schulen in sechs Vorträgen*, Leipzig²⁰ 1904.

99 Die Geschichte der zivilen Triage beginnt laut Wilfried Witte und Florian Bruns nach dem Zweiten Weltkrieg, was sich mit den in dieser Arbeit gemachten Feststellungen deckt, wenn man von medizinischen Debatten ausgeht. Allerdings zeigt sich, dass auch bei zivilen »Großschadensereignissen« vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges Praktiken angewendet wurden, die zumindest auf der Logik der Triage basierten. Vgl. zur Geschichte der Triage im zivilen Einsatzbereich: Witte, Bruns, *Von Unfällen und Katastrophen*, S. 458.

100 Vgl. Erfahrungen der DRK-Einsatzkräfte beim Eisenbahnunglück in Genthin, S. 3.

101 Zur Durchsetzung der Triage-Regeln im Zweiten Weltkrieg vgl. Bleker, *Vom »Sortiergeschäft im Großen« zur »Triage«*, S. 222-223.

anders ausgesehen. Medizin und medizinisches Material wurden mit dem Verlauf des Krieges auch für die deutsche Bevölkerung zunehmend nach Nützlichkeitsabwägungen verteilt und die individuelle Gesundheit den vermeintlichen Interessen des »Volkes« untergeordnet.¹⁰² Dies aber war 1939 offenbar noch nicht ausschlaggebend für die Betreuung der Verletzten, obwohl die Versorgung im Krankenhaus aufgrund mangelnder Quellen nicht nachvollzogen werden kann. Die Vorbereitungen auf den Krieg kamen in dieser Situation den Verletzten sogar zugute, da Genthin für die Einrichtung eines Hilfskrankenhauses für Kriegsverletzte ausgerüstet war und so ein Reserve-lazarett für leichter Verletzte einrichten konnte.¹⁰³ Der sogenannte Doppelnutzen medizinischer Infrastruktur für Kriegs- und für Katastropheneinsätze, der nach dem Krieg als Argument für die Wiedereinführung des Luftschutzes bzw. des Zivilschutzes dienen sollte, wurde hier deutlich.¹⁰⁴

Auch wenn die Patienten in diesem Fall nicht nach *darwinistischen* Prinzipien bevorzugt oder zurückgestellt wurden: Den umliegenden Krankenhäusern (Genthin und Burg) wurden über hundert Patientinnen und Patienten angeliefert, die wiederum nicht auf der Stelle versorgt werden konnten.¹⁰⁵ Der eifrige Einsatz eines ortsansässigen Chirurgen, der über Tage ununterbrochen operiert haben soll, wurde in den Berichten lobend hervorgehoben, zeigt aber zugleich auch die Umstände auf, unter denen Ärzte und Patienten aufeinandertreffen mussten.¹⁰⁶ Waren es noch vergleichbar viele Menschen gewesen, die fähig waren, die vielen Verletzten aus den Trümmern zu befreien und abzutransportieren, so stand diesen eine relativ kleine Personenzahl gegenüber, die medizinische Eingriffe vornehmen konnte. Diese mussten dann im Dauereinsatz Verletzte operieren und versorgen. Transportkapazitäten gab es offenbar zu wenige, um eine Großzahl der Verletzten auf andere Standorte zu verteilen. Die überfüllte Situation in den Krankenhäusern musste also in Folge eines solchen Unfalls als gegeben hingenommen werden, da keine gangbare Alternative bestand. Insofern war es nicht reines Kalkül, die Situation der Verletzten nach der Bergung kaum zu thematisieren, sondern es handelte sich um als situationsabhängig wahrgenommene Umstände und ein gängiges Diskursmerkmal, dass die Versorgung im Krankenhaus nicht zur eigentlichen Rettung dazugehörte. Auch in medizinischen Diskursen der

102 Vgl. Winfried Süß, *Der »Volkkörper« im Krieg. Gesundheitspolitik, Gesundheitsverhältnisse und Krankenmord im nationalsozialistischen Deutschland 1939-1945*, München 2009, S. 371-372.

103 Vgl. Bericht des Ortsgruppenleiters Albrecht, Bl. 6r.

104 Vgl. Kap. 3.1.

105 Das Prinzip der Patientenverteilung wurde nach dem Zweiten Weltkrieg in die zivile Katastrophenmedizin integriert und wird Allokation genannt.

106 Vgl. Bericht des Ortsgruppenleiter Albrecht, Bl. 5r.

Zeit wurden die Krankenrettung und der Transport auf der einen und die ärztliche Behandlung im Krankenhaus auf der anderen Seite getrennt voneinander besprochen. Zwar existierte seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert die medizinische Disziplin der Unfallheilkunde, allerdings berücksichtigte der fachinterne Diskurs die vorausgehenden Rettungsvorgänge nicht. Unfallrettung und Unfallbehandlung waren unverbundene Bereiche, deren Akteure und Inhalte nichts miteinander zu tun hatten. Praxisbezogene Abhandlungen zur Ersten Hilfe am Unfallort wiesen keine Bezüge zur Weiterversorgung im Krankenhaus durch Ärzte und Chirurgen auf, und umgekehrt bezogen sich Schriften zur Unfallheilkunde, zur Unfallmedizin und zur Chirurgie nicht auf Erste Hilfe und den Transport ins Krankenhaus.¹⁰⁷ Unfallverletzte »verschwanden« aus dem »Erste-Hilfe-« und »Rettungsdiskurs« in dem Moment, in dem sie das Krankenhaus erreichten, und tauchten in diesem Moment als PatientInnen im medizinischen und chirurgischen Diskurs auf. Den Weg einer verletzten und überlebenden Person vom Moment des Unfalls über die Rettung, den Krankenhausaufenthalt bis zur Genesung reflektierten weder medizinische Diskurse noch die massenmediale Berichterstattung. Allenfalls der Hinweis, dass »Leben und Gesundheit des Verletzten« vom »richtigen Transport« abhängig seien, waren in die Erste-Hilfe-Abhandlungen integriert und verwiesen abstrakt auf einen anschließenden Heilungsprozess.¹⁰⁸ Waren wie im Falle von Genthin auch medizinische Laien ohne jedwede Erste-Hilfe-Kenntnis an der Rettung beteiligt, so waren diese Warnungen bedeutungslos.

Der Ort des Zugunglücks in Genthin war vergleichsweise schnell von verletzten Personen befreit. Diejenigen, die nur sehr leichte Verletzungen davongetragen hatten, hatte man vor Ort notdürftig verbunden und noch in derselben Nacht mit einem Sonderzug abtransportiert und nach Hause entlassen.¹⁰⁹ So entlastete man den Unglücksort und die umliegenden Ärzte und Krankenhäuser, die mit den verbleibenden Verletzten ausgelastet wurden. Da die Rettung im Moment des Abtransportes für Nicht-Medizinerinnen

107 Die Unfallmedizin war weniger an Heilungsprozessen als an den Interessen der Versicherungen, nämlich der Betrugsprävention, orientiert. Sie entstand im Zuge der Sozialgesetzgebung Ende des 19. Jahrhunderts als eigene Fachrichtung. Der Anstieg der Unfälle in Transport und Produktion zog als Reaktionen sowohl erstens die Einführung von Unfallversicherungen als auch zweitens ein auf ökonomische Motive zurückzuführendes erhöhtes medizinisches und juristisches Interesse an Unfallverletzungen nach sich. Allerdings wurde die Unfallmedizin zu Beginn des Jahrhunderts in konservativen Kreisen kritisch betrachtet. Vgl. Constantin Kaufmann, Handbuch der Unfallmedizin. Mit Berücksichtigung der Deutschen, Österreichischen und Französischen Arbeiter- und der privaten Unfallversicherung, Bd. 1, Unfallverletzungen, Stuttgart³ 1907, S. 1-6.

108 Vgl. von Esrmarch, Die erste Hilfe bei plötzlichen Unglücksfällen, S. 85.

109 Vgl. Bericht des Kreisleiters Reisener, Bl. 7.

und Nicht-Mediziner als abgeschlossen angesehen wurde, konnte man die Menschenrettung als erledigt betrachten. Was daraufhin mit denjenigen geschah, die stundenlang bei Gefriertemperaturen im Zugwrack und möglicherweise mit inneren Verletzungen oder Quetschungen, Knochenbrüchen und Kreislaufschocks ausgeharrt hatten und danach womöglich noch einige Zeit unversorgt in den Krankenhäusern zugebracht hatten, erfuhr die Öffentlichkeit nicht. Wie viele Personen im Nachhinein verstarben, wurde nirgends offiziell verzeichnet, sodass eine höhere Zahl Toter als die am Tag nach der Katastrophe ermittelten, durchaus möglich erscheint. Die Bekanntgabe einer hohen Zahl an im Nachhinein Verstorbenen hätte möglicherweise wiederum Fragen und Zweifel am verkündeten Rettungserfolg aufgeworfen und das Thema in der Öffentlichkeit aktualisiert. Diese Fragen hätten sich allerdings auch nur für diejenigen gestellt, die von der Schwere des Zugunglückes erfahren hatten, ohne informelle Kontakte vor Ort zu besitzen. Wie erwähnt, blieb das Zugunglück von Genthin im »Reich« ansonsten medial weitgehend verschwiegen oder auf den hinteren Seiten »versteckt«.

Blickt man auf offizielle Verlautbarungen zu Unglücksfällen, so wird deutlich, dass die Rettung stets als Erfolg proklamiert wird. Dieser wird stets am schnellen Eintreffen und häufig am zügigen Abtransport der Verletzten und Toten festgemacht. Diese Einschätzung wurde ungeachtet der Vorgänge und Erfahrungen vor Ort kommuniziert.

Die grundsätzliche Zielrichtung war trotz dieser Sachlage das Retten von Menschenleben. Dafür wurden Praktiken aus der Kriegsmedizin auf zivile Unglücke übertragen, um die Zuteilung von Material und menschlicher Hilfe effizienter zu machen – selbst wenn theoretische Überlegungen aus unterschiedlichen Gründen häufig vor Ort nicht aufgingen.¹¹⁰ Auf die Verfügbarkeit von praktisch helfenden Männern, seltener Frauen, war die Rettung in erster Instanz ebenso angewiesen wie auf Transportkapazitäten, Verbandsmaterial und Medikamente. Der Einsatz Ersterer wurde sodann in der Rückschau als vorbildlich gelobt. Als Dank für den Einsatz, der körperlich und emotional anstrengend war, war Lob offenbar unabdingbar, Kritik zugleich undenkbar und weiterem Einsatz abträglich.

110 Von Ressourcen ist erst Jahrzehnte später in Diskursen um Rettungsvorgänge und Heilung die Rede.

Disziplin und Grauen. Das Erleben der Retter

Das Erleben der Rettungsaktion durch diejenigen, die den Verletzten und Einklemmten zur Hilfe kamen, wurde in den Berichten oder den Zeitungen nicht explizit thematisiert. Was im Sprechen über die Rettung zählte, war, dass die Retter zügig am Unfallort eingetroffen seien und dort Hilfe geleistet hatten. Die Situation am Unfallort wurde in zeitgenössischen Berichten der Rettungsorganisationen nur angedeutet und ansonsten auf Fakten reduziert. Nur der erste Eindruck des Katastrophenortes wurde als »grauenhaft« bezeichnet.¹¹¹ Hinter diesen Formulierungen und knappen Beschreibungen der materiellen Zerstörung zogen sich die Berichtenden häufig zurück, ohne Details bezüglich der Verletzten und Toten zu nennen.¹¹² Hierdurch blieben die Verletzten und Toten, von denen dieses Grauen ausging, in den Berichten weitgehend ausgeblendet. Beanspruchungen der Retter jenseits der körperlichen Erschöpfung wurden als potenzielle, aber überwundene hinderliche Umstände thematisiert. Potenzielle emotionale Belastung war ein Hindernis, das der Katastrophe inhärent war und das es zu bewältigen galt. Später aufgezeichnete Zeitzeugenaussagen berichten Einzelheiten über die Verletzten und Toten und vor allem vom Erleben der zu Hilfe eilenden Retter. Diese hatten versucht, die um Hilfe rufenden Verletzten zu beruhigen, die eingeklemmt zwischen den Trümmern in einigen Metern Höhe ihrer Befreiung harren mussten; sie hatten die Hände Sterbender gehalten, die, obgleich im Erwachsenenalter, verzweifelt nach ihren Eltern riefen; sie hatten sich Wege durch die zahlreichen Leichen und Leichenteile bahnen müssen, um an Verletzte zu gelangen.¹¹³ Anders als in den Erfahrungsberichten an der Rettung beteiligter Institutionen ist im Bericht des Sturmführers deutlich von Körperzerstörungen, Abriss von Gliedmaßen, Quetschungen und Knochenbrüchen die Rede.¹¹⁴ Von Kindern damaliger Retter und Helfer liegen Zeitzeugenberichte vor, die Gespräche mit ihren Vätern über das Unglück als für diese emotional sehr belastend beschrieben.¹¹⁵

111 Vgl. Bericht des Ortsgruppenleiters Albrecht, Bl. 3v.

112 Vgl. Bericht des Ortsgruppenleiters Albrecht, Bl. 4v. Dass den Verletzten, die nicht sofort aus den Trümmern befreit werden konnten, Morphiumspritzen verabreicht wurden, war die einzige Information mit medizinischem Bezug.

113 Bericht eines Genthiners über die Erzählungen seines Vaters (Eisenbahner bei Genthin) bezüglich des Eisenbahnunglücks in Genthin, in: StAMu Genthin, IV 2. T. H 19 Bahnhof Genthin, o. P.

114 Vgl. Bericht über das Eisenbahnunglück in Genthin auf Anweisung des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD vom 30.12.1939, S. 38.

115 Vgl. Bericht eines Genthiners über die Erzählungen seines Vaters (Eisenbahner bei Genthin), o. P.

Der zeitgenössische Nervendiskurs in Wissenschaft und Politik konzentrierte sich auf die Auswirkungen und das Erleben von Krieg, was sich in der historischen Forschungslandschaft widerspiegelt.¹¹⁶ Katastropheneinsätze waren im Vergleich zum Kriegeinsatz keine breitgefächerte Erfahrung und nahmen so auch kaum diskursiven Raum in Wissenschaft und Gesellschaft ein. Im Ersten Weltkrieg dagegen erfuhren mehrere Generationen von Männern eine extreme »nervliche« Belastung, sodass funktionale Ausfälle einer Vielzahl ehemaliger Soldaten zum ökonomischen und politischen Problem im Nachkriegsalltag werden konnten.¹¹⁷ Die sogenannten »Kriegszitterer« sind nur ein prominentes Beispiel für die Ausformung der körperlich manifestierten Reaktionen.¹¹⁸ Der Krieg war eine umfassende Erfahrung, in dessen Folge die wissenschaftliche Forschung über »Nerven« und das Konzept des Traumas im Kontext der Kriegserfahrung intensiviert wurde.¹¹⁹ Bereits zuvor war die Konnotation von sogenannter »Nervenschwäche« und Charakter- und Willensschwäche auf die Bevölkerung und die Nation übertragen worden, sodass Belastungsreaktionen mit negativen Charaktereigenschaften verbunden und damit tabuisiert wurden.¹²⁰ Die Haltung der nationalsozialistischen Gesetzgeber zu psychisch belasteten – oder aus heutiger Sicht kranken – Kriegsteilnehmern war eindeutig und rigoros. Als »Kriegsneurotiker« oder »Geisteskranke« wurden sie aus der Kriegsfürsorge entfernt und galten überdies im schlimmsten Falle aus »erbhygienischen« Grundsätzen als »Volkschädlinge«.¹²¹

Belastungsreaktionen wurden als psychologische Phänomene seit dem Ende des 19. Jahrhunderts wissenschaftlich erforscht und pathologisiert. Die Auseinandersetzung mit plötzlichem und gewaltsamem Tod, mit dem Anblick zerstörter Körper oder die Nähe zu Menschen, die unvorstellbare

116 Vgl. hierzu Gundula Gahlen, Ralf Gnosa, Oliver Janz, Nerven und Krieg: Einführung, in: dies. (Hrsg.), Nerven und Krieg. Psychologische Mobilisierungs- und Leidenserfahrungen in Deutschland (1900-1939) [= Krieg und Konflikt, Bd. 10], Frankfurt a. M., New York (NY) 2020, S. 11-18, hier S. 12. Vgl. auch Gundula Gahlen, Nerven, Krieg und militärische Führung. Psychisch erkrankte Offiziere in Deutschland (1890-1939) [= Krieg und Konflikt, Bd. 17], Frankfurt a. M., New York (NY) 2022.

117 Vgl. Goltermann, Opfer, S. 142; Vgl. auch den älteren Aufsatz von Michael Geyer, Ein Vorbote des Wohlfahrtsstaates. Die Kriegsopferversorgung in Frankreich, Deutschland und Großbritannien nach dem Ersten Weltkrieg, in: Geschichte und Gesellschaft 9 (1983) 2, S. 230-277, hier S. 235, S. 245-256.

118 Vgl. Svenja Goltermann, Die Gesellschaft der Überlebenden. Deutsche Kriegsheimkehrer und ihre Gewalterfahrungen im Zweiten Weltkrieg, München 2011, S. 197.

119 Vgl. ebd.

120 Vgl. Gahlen, Gnosa, Janz, Nerven und Krieg, S. 14.

121 Vgl. Gahlen, Nerven, Krieg und militärische Führung, S. 699-704.

Schmerzen leiden mussten und denen nur bedingt zu helfen war – all dies hatte die Katastrophe mit dem Krieg gemein. Ebenso erforderten diese Extremsituationen von den Rettern das Erdulden von grausamen Anblicken. Der praktische Unterschied im Erleben bestand in der zusätzlichen, unvorhersehbaren Bedrohung des eigenen Lebens an der Front und überschaubarer und lokaler Bedrohungsquellen für die Retter an einem Katastrophenort (durch Trümmer beispielsweise). Wie die Zeitzeugenaussagen exemplifizieren, war der Rettungseinsatz am Katastrophenort durchaus belastend und höchstens ein Thema für trinkselige Abende. »Nerven« sind als Chiffre zu verstehen, um Kriegsdeutungen und Kriegserfahrungen zu debattieren, wie die Einleitung zum Sammelband »Nerven und Krieg« nahelegt.¹²² Im Kontext von Katastrophen wurde »Nervenschwäche« trotz aller Gemeinsamkeiten von Krieg und Katastrophe nicht thematisiert, vielmehr wurde über die Begriffe der »Haltung« und »Disziplin« im Angesicht selten detailliert beschriebenen Grauens gesprochen. Durch diese Sprachregelung wurden die körperlichen und emotionalen Leistungen, die im Falle derartiger Ereignisse erforderlich wurden, anerkannt, und zugleich wurden individuelle emotionale Reaktionen, die Zweifel an der Charakterstärke der Männer hätten provozieren können, durch die allgemeine Beschreibung der guten Haltung verdeckt. Außerdem waren die Erfahrungen bei Katastropheneinsätzen von vergleichsweise überschaubarer Zeitdauer, und durch die Tatkraft der Männer wurde die schnelle Rettung und damit der erste Schritt zur Wiederherstellung von Ordnung für die öffentliche Außenansicht rasch vollzogen.

Negative Emotionen zu empfinden, wie sie bei Katastrophen, Unglücken, aber auch im Krieg auftreten konnten, wurde in der nationalsozialistischen Zeit allerdings nicht grundsätzlich als Schwäche interpretiert oder pathologisiert, solange sie nicht längerfristig anhielten oder negative Auswirkungen nach sich zogen. Viel eher zählte in nationalsozialistisch-ideologischen Überlegungen, dass Gefühle von Furcht dem Selbstschutz und der Vorsicht dienen, aber zugleich das aktive Handeln nicht behindern sollten. Diese Eigenschaften wurden im späteren Luftkrieg als überlebenswichtige Eigenschaften zur Selbsterhaltung unter dem Begriff »Geistesgegenwart« subsumiert und von der Propaganda hervorgehoben.¹²³ Zudem war neben der Pflichterfüllung das Mitleiden mit den »Volksgenossen« Voraussetzung für den Einsatz am Ort

122 Vgl. Gahlen, Gnosa, Janz, Nerven und Krieg, S. 12.

123 Zum Verlass auf sich selbst im Luftkrieg vgl. Dietmar Süß, Tod aus der Luft, Kriegsgesellschaft und Luftkrieg in Deutschland und England, München 2011, S. 90; siehe zur »Aktivität« zum Selbsterhalt vor allem der mit dem Selbstschutz befassten Frauen im Luftkrieg auch Franka Maubach, Die Stellung halten. Kriegserfahrungen und Lebensgeschichten von Wehrmachtshelferinnen, Göttingen 2009, S. 205.

der Katastrophe. »Stumpfe« und »Erlebnisschwache« besaßen in der Logik des Heerespsychologen Karl Pintschovius weder die Möglichkeit, sich mit Emotionen wie Furcht und Schrecken auseinanderzusetzen und sie durch persönliche Stärke einzuhegen, noch sie sich in Extremsituationen zu Nutze zu machen.¹²⁴ Was also sowohl für Soldaten als auch Retter in der Theorie zählte, war, das Gefühl des Grauens zu überwinden, Emotionen mit der gestellten Aufgabe zu vereinbaren und sie nicht zu problematisieren. Sowohl die Eignung für solche Tätigkeiten als auch der persönliche Wert des Einzelnen wurden von diesen Fähigkeiten der »Gefühlsverarbeitung« abgeleitet.

Der Führer der SA-Standarte am Standort Genthin nahm diese für sich und seine Leute vor allen anderen Helfenden vor Ort in Anspruch. So seien es vor allem SA-Männer gewesen, die die Bergung grauenvoll zugerichteter Toter nicht gescheut und sie in vorbildlicher Haltung ausgeführt hätten, während alle anderen Rettungsmannschaften davor zurückgeschreckt seien.¹²⁵ Selbst, wenn diese Selbstdarstellung zutraf – betreffende SA-Männer hatten bis zum Zeitpunkt der Katastrophe weit nach Mitternacht eine »Jul- und Weihnachtsfeier« abgehalten. Diese war von »Geselligkeit« geprägt, also sehr wahrscheinlich von Alkoholkonsum begleitet gewesen.¹²⁶ Dies scheint aber kein Hindernis gewesen zu sein. Inwiefern unter starkem Alkoholeinfluss noch koordiniertes Rettungswerk möglich war, ist in Frage zu stellen, doch da zeitgenössisch ausschlaggebend war, dass sichtbare Hilfe geleistet wurde, scheint eine Trunkenheit der Retter nicht problematisch gewesen zu sein. Vielmehr trugen sie dazu bei, dass nach dem Abtransport des letzten Überlebenden um 15.30 Uhr am Folgetag die Toten geborgen und die Unfallstelle von Trümmern befreit wurde, sodass die Katastrophe für Institutionen und Retter ein Ende fand.¹²⁷

Mit der Rettung der Verletzten, der Bergung der Toten und der Räumung der Unfallstelle galt ein wichtiger Teil der praktischen »Bewältigung« der Katastrophen in Lakehurst und Genthin als abgeschlossen. Es schloss sich nachfolgend die Klärung der jeweiligen Ursache an. Diese Elemente der »Bewältigung« wurden in unterschiedlichem Ausmaß öffentlich kommuniziert. Dadurch signalisierte das Regime, repräsentiert durch seine Institutionen, die

124 Potenzielle Auswirkungen von Kriegssituationen erfuhren aufgrund der umfassenden Ausrichtung von Staat und Gesellschaft auf das Kriegerische in der NS-Zeit deutlich mehr Aufmerksamkeit als Katastrophenfälle. Siehe: Karl Pintschovius, Die seelische Widerstandskraft im Kriege, Berlin 1942, S. 20; basierend auf der Schrift des Autors »Die seelische Widerstandskraft im modernen Krieg« von 1936.

125 Vgl. Bericht über den Einsatz der SA-Standarte 67 Genthin beim Eisenbahnunglück in Genthin, S. 2, in: StAMu Genthin, Sign. 816, Bl. 11v.

126 Vgl. ebd., Bl. 10.

127 Vgl. ebd., Bl. 11.

Fähigkeit zu schnellem Eingreifen, Reaktionsfähigkeit und das Vorhandensein von Strukturen, die derartige Situationen bekämpfen und Ordnung wiederherstellen konnten.

1.2 Wiedergeboren und totgeschwiegen: Die unterschiedliche Medialisierung zweier Katastrophen

Am 7. Mai war das Ende des *Hindenburg* bereits Gesprächsthema an deutschen Frühstückstischen. Dass etwas Dramatisches passiert war, registrierten die Menschen im Reich, selbst wenn sie nicht mit dem Zeppelin als aufmerksamkeitserregendes nationales Symbol aufgewachsen waren. Der japanische Bergbauwissenschaftler Yamaguchi Seison absolvierte von 1937 bis 1939 einen Forschungsaufenthalt in Berlin und hinterließ ein Tagebuch, in dem er seine Eindrücke festhielt. Er erlebte die Nachricht von der Zerstörung des *Hindenburg* als Ereignis, das seine deutschen Bekannten deutlich beschäftigte. In Berlin ging man zunächst vom Tod aller Menschen an Bord aus. Mit der Abendzeitung, die auch Yamaguchi kaufte, um Näheres zu erfahren, wurden Unfallhergang und Todeszahlen konkretisiert.¹²⁸

Am Frühstückstisch erzählt Frau Bürger, daß die Hindenburg abgestürzt ist, alle sind verbrannt, die Fahrgäste und die Besatzung alle tot. Da die Depesche gerade erst gekommen sei, weiß sie nicht mehr als das. Sie hat davon erfahren, als sie Milch kaufen war. [...] Als ich mir die Mittags- und Abendzeitung kaufe und hineinschaue, ist es tatsächlich so. Als die Hindenburg gestern abend gerade auf dem Marineflughafen *Lakehurst* in der Nähe von New York landen wollte, ist sie explodiert und war in einem Augenblick vollständig zerstört und verbrannt. [...] Berlin drückt seine Anteilnahme mit Trauerbeflagung auf Halbmast aus.¹²⁹

Wie eingangs beschrieben, waren die Folgen der in zahlreichen Bildern und Filmaufnahmen festgehaltenen Explosion des *Hindenburg* nicht nur ein organisatorischer Aufwand für die Deutsche Zeppelin Reederei (DZR), sondern auch eine propagandistische Aufgabe. Die relative Offenheit, mit der die deutsche Presse über das Unglück berichten konnte, erscheint daher auf

128 Yamaguchi Seison, Berlin im Frühling 1937. Tagebuch 1. April bis 9. Juni, übers. von Tanja Schwanhäuser [= Kleine Reihe für die Mori-Ōgai-Gedenkstätte der Humboldt-Universität zu Berlin, Bd. 21], Berlin 2002, S. 34, [<https://edoc.hu-berlin.de/handle/18452/6109>], letzter Zugriff am 13. 6. 2022.

129 Ebd.

den ersten Blick überraschend. Die deutsche Berichterstattung konzentrierte sich in den Tagen nach der Katastrophe in erster Linie auf allgemeine Fakten, Mitleidsbekundungen und Überlebendenberichte, die den Unfallhergang skizzierten. Einzelne Fotografien von verletzten Überlebenden durften ebenso abgedruckt werden wie Bilder des in Flammen stehenden *Hindenburg*. Letztere waren allerdings in der Totale aus einem Winkel von vorn zu sehen, sodass das brennende Hakenkreuz nicht deutlich zu erkennen war.

Eine Ausnahme von diesem vergleichsweise offenen Umgang stellte die Frage nach der Unglücksursache dar. Auf die Presseanweisungen der Reichspressekonferenz hin durften keine Spekulationen über die Ursache veröffentlicht werden, vielmehr musste ein amtlicher Bericht abgewartet werden.¹³⁰ Die Unfallursache und die Frage der Sicherheit waren von besonderer Bedeutung für das Propagandaministerium, galten ihnen doch die ersten und ausführlichsten Anweisungen zum Verfassen von Berichten über das Unglück. Insbesondere durfte der Wasserstoffbetrieb anfangs nicht als mögliche Ursache ins Spiel gebracht werden – dass Helium nicht brennbar war und solch ein Inferno deshalb nicht zugelassen hätte, war bekannt.¹³¹ Dass es der Regierung nicht gelungen war, dieses zu beschaffen und dadurch für mehr Sicherheit zu sorgen, sowie die Indienststellung des *Hindenburg* mit Wasserstofffüllung drohten, ein schlechtes Licht auf sie zu werfen. Dagegen sprachen sich Zeitungsnotizen des 10. und 11. Mai 1937 aus, da sie die Verantwortung für die Wasserstofffüllung bei den USA verorteten.¹³² Es wurde angeordnet, dass der Zeppelin generell als sicheres Flugverkehrsmittel dargestellt werden musste, an dessen Sicherheit kein Zweifel aufkommen durfte.¹³³

Es soll darauf hingewiesen werden, dass es sich um das erste Unglück handelt, seit wir transozeanischen Luftverkehr haben. Durch eine unglückliche Verkettung von nicht voraussehbaren Umständen ist diese Katastrophe eingetreten, die aber keinerlei Hinweise erlaubt auf die Betriebsunsicherheit von Luftschiffen im allgemeinen. Auf jeden Fall ist die Betriebssicherheit von deutschen Luftschiffen erwiesen. Die Tendenzen der ausländischen Presse, die Unsicherheit des Zeppelinverkehrs im allgemeinen nachzuweisen, dürfen nicht übernommen werden.¹³⁴

130 Vgl. Presseanweisungen vom 7. 5. 1937, Nr. 1052 und 1053, S. 259.

131 Vgl. Braun, *Deutsche Zeppeline*, S. 278–280.

132 Vgl. exemplarisch: Die Verwendung von Helium für Luftschiffe, in: Teltower Kreisblatt vom 10. 5. 1937, S. 1; Freigabe von Helium für Luftschiffe? in: Stettiner General-Anzeiger vom 11. 5. 1937, S. 1.

133 Vgl. ebd.

134 Presseanweisungen vom 7. 5. 1937, Nr. und 1053, S. 359.

Der Aufforderung, den Zeppelin als grundsätzlich sicher, das Unglück als singulär und Zweifel als vollkommen unangebracht darzustellen, kamen die Zeitungen fast übergenaу nach. So kam es, dass der *Hindenburg* einige Tage nach dem Unglück häufig nicht als Wrack thematisiert wurde, sondern das Konzept *Zeppelin* als technisches Konstrukt und Hoffnungsträger im Zentrum der Berichterstattung stand.¹³⁵ Zweifel an der deutschen Technik, so drängte die Reichspressekonferenz die Journalisten, seien unbedingt zu zerstreuen. Dazu wurde nicht nur die angebliche Sicherheit des Zeppelins überbetont, sondern es wurde die innere Haltung der deutschen Mehrheitsgesellschaft direkt adressiert. So wurde dem »deutschen Volk« eine zielstrebige »Gesamthaltung« unterstellt: es empfinde zwar Schrecken angesichts des Verlusts des Luftschiffes, lasse sich jedoch nicht davon abhalten, »dem Schicksal durch Tat und Opfer zu trotzen«.¹³⁶ Zweifel und Rückschlüsse auf die generelle Sicherheit der Luftschiffe wurden kurzerhand für unangebracht erklärt.

Es mag sein, daß angesichts dieser Katastrophe von Lakehurst wieder jene Stimmen laut werden, als ob dem Luftschiff keine Zukunft beschieden sei. Der soeben vernichtete »*Hindenburg*« und der auf der Rückfahrt von Südamerika befindliche »*Graf Zeppelin*« sprechen solcher Auffassung Hohn. Ein Werk, das sich in hunderten von Fernfahrten über Erdteile, Meere, über Sandwüsten, Einöden hinweg, in Sonne, Sturm, Regen und Schnee, in Tropenhitze und Polarkälte bewährte, kann nicht durch ein, wenn auch noch so tragisches, Unglück vernichtet werden.¹³⁷

Am Tag nach der Katastrophe verkündeten viele Zeitungen untereinander sehr ähnliche Variationen einer vom Deutschen Nachrichtenbüro vorbereiteten Botschaft:

Die Zerstörung des Luftschiffes »*Hindenburg*« stellt für das gesamte deutsche Volk einen schweren Schicksalsschlag dar. Aber der Schicksalsschlag ist nicht unüberwindlich. Eine junge, geschlossene Nation, wie das deutsche Volk, wird auch diesen Schicksalsschlag überstehen und nicht mutlos die Flinte ins Korn werfen. Auch diesmal wird sich das deutsche Volk nicht entmutigen lassen.¹³⁸

135 Und nun wieder ans Werk, in: Frankfurter Volksblatt vom 8. 5. 1937, S. 3.

136 Exemplarisch: »Unerschütterliches Vertrauen zur Luftfahrt«, in: Briesetal-Bote vom 8. 5. 1937, S. 1.

137 Ebd.

138 Exemplarisch: »Trotz alledem«, in: Teltower Kreisblatt vom 7. 5. 1937, S. 1; die Meldung geht zurück auf Deutsches Nachrichtenbüro, Vormittagsausgabe vom 7. 5. 1937 (Nr. 582), S. 1.

Es ging bei der propagandistischen Aufbereitung nicht allein darum, Informationen so weit wie möglich zu kontrollieren, sondern auch direkte Vorgaben hinsichtlich der individuellen inneren Haltung zu einem Themenkomplex vorzugeben. Dies war gang und gäbe in der Pressepolitik des »Dritten Reichs« im Zusammenhang mit für wichtig erachteten Themen und ist hier einmal mehr zu beobachten.¹³⁹ Zustimmung wurde forciert, Kritik und Zweifel wurden als unangebracht verurteilt und es wurde suggeriert, dass diese Haltung von niemandem geteilt werde. Ein Widerspruch in sich – schließlich waren diese Gedankengänge in der Zeitung thematisiert worden und somit denkbar, wenngleich sie als seltene Einzelfälle diskreditiert wurden.¹⁴⁰ Zugleich koppelten diese Formulierungen die Zustimmung zum Zeppelinbau und -betrieb an die Zugehörigkeit zum »deutschen Volk« – für gute und anständige Volksgenossen geziemten sich Zweifel am Luftschiff im Speziellen und an der deutschen Technik im Allgemeinen nicht.

Inwiefern diese emotionsbezogenen Gebote und Verbote Wirksamkeit hatten, ist nicht zu belegen. Allerdings zeigt der Versuch, die Gefühlswelt der Mehrheitsdeutschen zu beeinflussen, dass das Regime durchaus beunruhigt auf die Reaktionen hinsichtlich der Hindenburgexplosion blickte. Die Strategien der narrativen Einhegung der Luftschiffkatastrophe konzentrierten sich darauf, erstens die Reputation der Luftschiffe und damit des Symbols zu stabilisieren und die Deutungshoheit darüber zu behaupten, zweitens Tod und Verletzung positiv zu deuten oder als weniger gravierend zu charakterisieren und drittens die Gesamtsituation als kontrollierbar darzustellen.

Gerade der erste Punkt war entscheidend und beeinflusste die beiden weiteren: Die Deutung der Katastrophe musste im Sinne des Regimes erfolgen und damit einen positiven Grundtenor gegenüber deutscher Technik per se behaupten können. Naheliegende Alternativdeutungen, die auch zur Zeit des Kaiserreichs zu beobachten sind oder prominent im Zusammenhang mit dem Untergang der Titanic auftauchten, waren die Deutung der Katastrophe als Zeichen menschlicher Hybris.¹⁴¹ Der Vergleich mit der Titanic erfolgte nur in Augenzeugenberichten und in der Regel, um das Ausmaß der Katastrophe zu beschreiben, nicht aber die Ursachen.¹⁴²

139 Vgl. Dussel, Deutsche Tagespresse, S. 159.

140 Vgl. »Trotz alledem«.

141 Vgl. Rüdiger Haude, »Und wieder zerschellt.« Zur Medialität von Zeppelinunfällen. Havarien und Auferstehungen eines nationalen Symbols, in: Amerigo Caruso, Birgit Metzger (Hrsg.), Grenzen der Sicherheit. Unfälle, Medien und Politik im deutschen Kaiserreich, Göttingen 2022, S. 213–231, hier S. 230.

142 Vgl. ebd.

Ironischerweise erwies sich die Tatsache, dass es in der Vergangenheit zahlreiche Unglücke mit Luftschiffen gegeben hatte, als ein aus propagandistischer Perspektive vorteilhafter Punkt. So konnte auch der Verlust des *Hindenburg* in die Reihe von Rückschlägen auf dem Weg eines »Fortschritts« gestellt werden, die aber keine unüberwindbaren Hindernisse im Prozess ständig verbesserter Technik dargestellt hatten. Dass der *Hindenburg* seinen Dienst über ein Jahr lang ohne Zwischenfälle verrichtet hatte, wurde als Beweis für die Verbesserung gegenüber früherer Zeppelin-technik und für die grundsätzliche Sicherheit des Luftschiffs angeführt.

Konstruktionsfehler hatten besonders in den ersten Jahren der Zeppelinluftfahrt zahlreiche Luftschiffe abstürzen lassen, sodass Unfälle eher die Regel als die Ausnahme waren.¹⁴³ Nicht selten kam dabei die Besatzung ums Leben. Ihr Tod wurde daraufhin als Preis für die Luftfahrt, als Pioniertat und Gabe an den »Fortschritt« zum Wohle der Menschheit interpretiert.¹⁴⁴ Ähnlich verhielt es sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts bei der Entwicklung anderer Flugobjekte.¹⁴⁵ Dieser »Fortschritt« war durch Opfer im Sinne des *sacrificium* erkaufte worden. Opferbereitschaft war dem Pioniertum inhärent und war somit auch mit dem Fortschrittsglauben fest verbunden.¹⁴⁶ Im Umkehrschluss machte das Streben nach »Fortschritt« und technischer Vollkommenheit Opfer geradezu notwendig und verhiess denjenigen, die sie erbrachten, einen Heldenstatus.¹⁴⁷ Diese bereits vor der Zeit des Nationalsozialismus existierende feste Verknüpfung von Technik und Opferbereitschaft wurde im Falle der Hindenburgkatastrophe beibehalten und mit nationalen und militärischen Heldenmotiven verbunden.

An die vor dem Unglück hergestellten Analogien zwischen dem Grafen von Zeppelin und Adolf Hitler, die gleichsam ihre Ziele und Ideale verteidigt hätten und schließlich erfolgreich aus Zeiten des Zweifels und der Rückschläge hervorgegangen seien, liess sich ebenfalls anschliessen. Die Anstrengungen und die Beharrlichkeit des Grafen Ferdinand von Zeppelin wurden bereits um die Jahrhundertwende in Tageszeitungen verklärt.¹⁴⁸ Zeppelin wurde als »Helden-

143 Vgl. ebd., S. 213.

144 Vgl. Deilmann, Weshalb die Technik ihre Lakaien fressen darf, S. 39.

145 Vgl. beispielsweise den Aufsatz über Otto Lilienthal, dessen Unfalltod mit einem Flugzeug erst in den 1910er Jahren heroisiert und der mehr als ein Jahrzehnt nach seinem Tod als Pionier der Luftfahrt in der Presse gefeiert wurde. Peter Busse, Bernd Lukasch, Otto Lilienthal – »Der moderne Ikarus«. Über die zeitgenössische Wahrnehmung einer Pionierleistung mit Todesfolge, in: Amerigo Caruso, Birgit Metzger (Hrsg.), Grenzen der Sicherheit. Unfälle, Medien und Politik im deutschen Kaiserreich, Göttingen 2022, S. 232–254, hier S. 250.

146 Vgl. ebd.

147 Ähnlich skizziert dies: Deilmann, Weshalb die Technik ihre Lakaien fressen darf, S. 39.

148 Vgl. Haude, »Und wieder zerschellt«, S. 215.

greis« und genialer Erfinder gefeiert.¹⁴⁹ Er hatte immer wieder Luftschiffe aufsteigen lassen und war immer wieder Zeuge ihrer Zerstörung geworden, hatte dennoch nicht aufgegeben und am Konzept des Luftschiffes festgehalten.¹⁵⁰ Getragen durch begeisterte Berichterstattung kam es bereits um 1908 zu einer regelrechten »Zeppelin-Hysterie«, einer Popularisierung der Luftschiffe, die auch durch Abstürze und Unfälle nicht gedämpft wurde.¹⁵¹ Viel eher, so argumentiert Astrid Deilmann, war die logische Konsequenz aus dem Absturz und den erbrachten Opfern der neuerliche Versuch, die Technik zu vervollkommen.¹⁵² Bereits zeitgenössisch wurde Zeppelin mit »mythisierten Gründerfiguren der deutschen Nation« wie Arminius, Martin Luther und Otto von Bismarck in eine Reihe gestellt, wodurch dem Zeppelinbau eine nationseinende Bedeutung zuerkannt wurde, wie der Kulturwissenschaftler Rüdiger Haude herausgearbeitet hat.¹⁵³ Die Entwicklung eines flugfähigen Zeppelins, der über Klassen-, Parteien- und Konfessionsunterschiede hinweg begeistern konnte, wurde zur patriotischen Sache erklärt und vermochte obendrein mit der »Eroberung des Luftmeeres« an koloniale Semantiken und so an Zukunftshoffnungen anzuschließen.¹⁵⁴ In diesem Zusammenhang lässt sich sogar von einer Sakralisierung sprechen, von einer quasi-religiösen Überhöhung des technisch Machbaren, das seinerseits Opfer forderte, um sich zu voller Pracht zu erheben und den Traum vom Fliegen zu erfüllen. Mit dem Luftschiff waren eine ganze Reihe an Emotionen und Erwartungen verbunden, die auch durch den Verlust eines solchen Fluggerätes und seiner Insassen nicht getrübt werden konnten, sondern durch Umdeutungen erhalten und aktualisiert wurden.

Die nationalsozialistische Presse konnte an bereits bekannte und populäre Bilder und Erzähltraditionen im Zusammenhang mit Luftschiffunglücken anknüpfen, ohne eine neue Strategie erfinden oder grundlegende Fakten verschleiern zu müssen. Die entsprechenden Deutungsmuster konnten reaktiviert, Bekanntes konnte rezitiert und dem Unglück das Außergewöhnliche genommen werden. In der Ausgangslage der Katastrophe von Lakehurst war ein mediales Verdrängen der Hindenburgkatastrophe auf hintere Zeitungsseiten und das Verschweigen vieler Details nicht möglich, aber auch nicht notwendig.

¹⁴⁹ Ebd.

¹⁵⁰ Vgl. ebd.

¹⁵¹ Vgl. Jeannine Zeisig, »Reich und Volk für Zeppelin!« Die journalistische Vermarktung einer technologischen Entwicklung, in: Wissenschaftliches Jahrbuch des Zeppelin-Museums Friedrichshafen (1998), S. 67–227, hier S. 68.

¹⁵² Vgl. Deilmann, Weshalb die Technik ihre Lakaien fressen darf, S. 39.

¹⁵³ Haude, »Und wieder zerschellt«, S. 225.

¹⁵⁴ Vgl. ebd., S. 221.

Dies betraf auch Fotografien des Unglücks. Es war von vier Filmkamera-teams gefilmt und mehreren Fotografen in seinem Ablauf im Bild festgehalten worden.¹⁵⁵ Es handelte sich bei den Pressefotografen um US-Amerikaner, die von ihrem jeweiligen Standpunkt aus die Geschehnisse verfolgten.¹⁵⁶ Auch deutsche Privatpersonen waren mit ihren Kameras vor Ort.¹⁵⁷ In erster Linie aber erschienen die Aufnahmen der professionellen Pressefotografen, verteilt über Agenturen (AP und ACME) in den Zeitungen der Welt und so auch im Deutschen Reich.¹⁵⁸ Es war an der Presseabteilung des Propagandaministeriums, Bilder der Katastrophe für die Zeitungen im Reich auszuwählen und freizugeben. Auf welcher Grundlage dies geschah, kann für diesen Fall nicht nachvollzogen werden. Es bleibt die Betrachtung der Bilder, die schließlich abgedruckt wurden, und der Vergleich mit denjenigen, die in amerikanischen Zeitungen erschienen, dem deutschen Publikum dagegen aber nicht zugänglich gemacht wurden. Das »Dritte Reich«, das politisch viel auf Bilder, Ikonografie, Inszenierung, Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit¹⁵⁹ setzte, musste sich mit den vorhandenen Bildern auseinandersetzen, deren Wirkungspotentiale abschätzen und zwischen Zeigen und Nicht-Zeigen abwägen.¹⁶⁰ Wie bereits nahegelegt wurde, konnte die Katastrophe mit ihrer Bildgewalt nicht gänzlich verheimlicht werden und besaß zugleich den Vorteil, durch frühere Katastrophen dieser Art kontextualisierbar zu sein. Dass mehrere Filmaufnahmen von der Katastrophe entstanden waren, wurde in Zeitungsmeldungen berichtet – allerdings wurde dies als großer Vorteil für die Ursachenermittlung bewertet und die Möglichkeit einer Vorführung in Deutschland gar nicht erst thematisiert.¹⁶¹ Bei der Visualisierung der Katastrophe im Reich setzte das Regime auf ausgewählte Fotografien, deren Wirkungspotential besser abzuschätzen war als das von Filmaufnahmen, die obendrein von amerikanischen Kameramännern aufgenommen worden waren und den Schrecken womöglich plakativer hätten vermitteln können.

Die Auswahl, aber auch die Aufmachung hinsichtlich der Platzierung und der Größe der Fotografien unterschied sich deutlich von der amerikanischen

155 Vgl. Paul, Lakehurst, S. 535.

156 Vgl. ebd.

157 Vgl. ebd.

158 Vgl. ebd.

159 Vgl. Gerhard Paul, *Das visuelle Zeitalter. Punkt und Pixel* [= Visual History. Bilder und Bildpraxen in der Geschichte, Bd. 1], Göttingen 2016, S. 218.

160 Vgl. Rolf Sachsse, *Die Erziehung zum Wegsehen. Fotografie im NS-Staat*, Dresden 2003.

161 Vgl. exemplarisch die Meldung des Stettiner General-Anzeigers: Untersuchung in Lakehurst beginnt, in: *Stettiner General-Anzeiger* vom 9. 5. 1937, S. 1.

Zeitungen.¹⁶² Die Medienkulturen der beiden Staaten differierten schon aufgrund ihrer Haltung zur Pressefreiheit.¹⁶³ Die deutschen Zeitungen verzichteten auf große, dramatische Titelfotos, sondern bildeten Fotografien auf den Innenseiten ab.¹⁶⁴ Allerdings fällt die Medialisierung dieser Katastrophe im Deutschen Reich im Vergleich zu anderen deutschen Unfällen oder Katastrophen im Reich durch die große Anzahl an verfügbaren Bildern auf und kann anhand der Abgrenzung zur amerikanischen Presse charakterisiert werden. Zudem betraf und interessierte das Unglück aufgrund des Katastrophenortes und der Beteiligung amerikanischer BürgerInnen auch die US-Presse. Gerhard Paul setzt sich mit der Ikonografie der Hindenburg-Havarie auseinander und betont die breite Rezeption der Katastrophe in den USA und in Frankreich. Zum ersten Mal, so Paul, sei nicht nur eine Katastrophe in ihrem Ablauf so minutiös aufgezeichnet worden, sondern die Medialisierung sei aufgrund dieses Neuigkeitswertes wichtiger als die Katastrophe selbst gewesen.¹⁶⁵ Kurzum: Dem Publikum konnte erstmals eine Katastrophe in actu präsentiert werden. Bereits der Untergang der Titanic war zum Medienereignis geworden, auch hier war ein gefeierter, von Menschenhand geschaffener Gigant untergegangen. Allerdings existieren von dieser Havarie nur Illustrationen und keine Bilder des tatsächlichen Untergangs, und auch bei den vorausgegangenen Luftschiffunglücken gab es in der Regel nur Bilder des Wracks.¹⁶⁶ Mit den Aufnahmen des brennenden und abstürzenden Zeppelins aber bot sich nun insbesondere der amerikanischen bzw. der freieren, dem Verkaufsmarkt unterworfenen Presse die Möglichkeit, Schaulust zu bedienen.

Die Bilder der Katastrophe sind in zwei Kategorien einzuteilen: erstens diejenigen, die den Ablauf der Katastrophe in der Totalen zeigen, und zweitens diejenigen, die etwas später aufgenommen wurden und Überlebende aus unterschiedlicher Nähe porträtieren.¹⁶⁷ Beide Motivarten wurden sowohl in den

162 Vgl. Paul, Lakehurst, S. 539.

163 Diese greift beispielsweise Norman Domeier in seiner Publikation zu amerikanischen Auslandskorrespondenten auf. Vgl. Norman Domeier, Weltöffentlichkeit und Diktatur. Die amerikanischen Auslandskorrespondenten im »Dritten Reich«, Göttingen 2021, S. 15, S. 108, S. 115.

164 Vgl. Paul, Lakehurst, S. 539.

165 Vgl. Gerhard Paul, Titanic – Hindenburg – Tschernobyl – Tsunami: Visuelle Katastrophenberichterstattung in historischer Perspektive, in: Karlheinz Sonntag, Von Lissabon bis Fukushima – Folgen von Katastrophen, Heidelberg 2013, S. 9–38, hier S. 17.

166 Vgl. ebd., S. 14–18.

167 Vgl. exemplarisch für Nahaufnahmen: Berliner illustrierte Zeitung vom 20. 5. 1937, in: LZA Friedrichshafen, 20/0075; Bremer Nachrichten vom 21. 5. 1937, in: LZA Ztg.-Slg. 1937; für Bilder in der Totalen vgl. Briesetal-Bote vom 8. 5. 1937, S. 7; Deister- und Weserzeitung vom 8. 5. 1937.

deutschen als auch in der amerikanischen Presse abgedruckt, wenn auch mit einigen Unterschieden: Während die amerikanischen Zeitungen Überlebende mit offensichtlichen Verletzungen zeigten – und dies auch im Großformat –, fielen die Bilder im Reich deutlich kleiner aus und zeigten keine deutlich verletzten Überlebenden. Außerdem druckten bei Weitem nicht alle Tageszeitungen die zur Verfügung stehenden Fotografien ab, vor allem nicht die kleineren Lokalblätter. Wurden Fotografien abgedruckt, so zeigten diese meist den brennenden *Hindenburg* in der Totalen.¹⁶⁸ Auf den Innenseiten waren bei größeren Zeitungen noch weitere Bilder zu sehen: Die deutsche Auswahl fiel auf Fotografien, die das Narrativ der sich kameradschaftlich helfenden Überlebenden stützten, die sich durch Glück, gegenseitige Unterstützung oder aus eigener Kraft in Sicherheit bringen konnten. Ein Beispiel hierfür ist das Foto dreier Überlebender, die sich, noch mit rauchender Kleidung, auf den Fotografen und damit auf sicheres Terrain zubewegen.¹⁶⁹ In der Regel erschienen diese Fotografien aber erst zwei bis drei Wochen nach dem Unglück.

Als Gegenbilder, also als Bilder der symbolisch selbstbestimmten Beharrlichkeit, wurden nicht selten frühere Fotografien des intakten *Hindenburg* in deutschen Tageszeitungen abgedruckt, um die Zerstörung nicht vollständig in den Vordergrund zu stellen und auf gelungene Fahrten hinzuweisen.¹⁷⁰ Wenige Tage später erschienen überdies Aufnahmen des sich im Bau befindlichen LZ 130.¹⁷¹ Die Bilder des im Entstehen begriffenen imposanten Gerippes des neuen Zeppelins konterkarierten die Bilder des verbrannten und zu Boden gestürzten *Hindenburg* und verwiesen so buchstäblich auf das Narrativ einer phönixgleichen Auferstehung aus der Asche.¹⁷² Die Pressepolitik setzte so erstens auf eine Balance von Darstellung und zugleich visueller Verdrängung der Folgen, indem sie zwar die Betroffenen zeigte, aber ihre Verletzungen aus dem Fokus herausließ. Anders verhielt sich dies in der amerikanischen Presse.¹⁷³ Diese zeigte Portraitaufnahmen der Verletzten, denen ihre Brand-

168 Vgl. Briesetal-Bote vom 8. 5. 1937; vgl. Deister- und Weserzeitung vom 8. 5. 1937; vgl. Hamburger Nachrichten vom 8. 5. 1937, S. 1; vgl. Stettiner General-Anzeiger vom 8. 5. 1937, S. 1, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937.

169 Berliner Illustrierte Zeitung vom 20. 5. 1937, in: LZA Friedrichshafen, 20/0075.

170 Vgl. den innovativen Aufsatz von Wim Peeters, 9/11 und das Begehren nach dem repräsentativen Bild, in: Tobias Nanz, Johannes Pause (Hrsg.), *Politiken des Ereignisses. Mediale Formierungen von Vergangenheit und Zukunft*, Bielefeld 2015, S. 167–194, hier S. 183.

171 Vgl. Unser »Hindenburg«, in: Frankfurter Volksblatt vom 8. 5. 1937, S. 3, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937; vgl. auch Helium statt Wasserstoff, in: Frankfurter Volksblatt vom 23. 5. 1937, S. 8, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937.

172 Vgl. Luftschiffbau in Friedrichshafen wird beschleunigt, in: Teltower Kreisblatt vom 10. 5. 1937, S. 5.

173 Vgl. Philipp Gassert, Christina von Hodenberg, *Medien. Manipulation und Markt*,

wunden deutlich anzusehen waren, oder auch die Gesichter der überlebenden, aber von Angst, Trauer und Schmerz gezeichneten Mathilde Doehner und ihrer Söhne.¹⁷⁴

Zweitens erschienen in deutschen Zeitungen die ersten Bilder des brennenden *Hindenburg*, ebenso wie deutlich positionierte Beileidsbekundungen ausländischer Staatsoberhäupter oder später Neuigkeiten bezüglich der Ursachenforschung – zu diesem späteren Zeitpunkt wurde dies gebilligt –, zwar auf mehreren Titelseiten; Augenzeugenberichte und weitere Bilder aber fanden sich auf hinteren Seiten.¹⁷⁵ Auf diese Art und Weise wurden diese Elemente der Katastrophenberichterstattung zwar nicht gänzlich außen vor gelassen, doch nahm ihnen ihre Platzierung die Dramatik und den Charakter eines außerordentlichen Medienereignisses. Die Katastrophe bzw. ihr Nachspiel wurde so als kontrollierbarer dargestellt, die Kontrolle über die Ereignisse war seitens der Regierung scheinbar rasch wiedergewonnen worden. Fast ebenso schnell, wie die Katastrophe in den deutschen Medien erschienen waren, war sie auch wieder fast vollständig verschwunden. Die Katastrophe – so scheint es – wurde als Ereignis hingenommen, untersucht und ertragen. Nach der ersten Berichterstattung, der Überführung und Beisetzung der Toten und der Ankunft der Überlebenden meldeten die Zeitungen mit wenigen Ausnahmen – nämlich gelegentlicher Auskunft über den Genesungsfortschritt Kapitän Pruss', bis dieser außer Lebensgefahr war – kaum Weiteres über das Schicksal der Betroffenen nach der Katastrophe.¹⁷⁶ Man verblieb bei der Darstellung heldenhafter Überlebender, die ihr Schicksal ergeben und still ertrugen.

Die mediale Verklärung der Toten und Verletzten des Unglücks zu Helden, die ein wertvolles und notwendiges Opfer für den technischen Fortschritt und damit für die Nation erbracht hatten, wurde 1937 nicht nur in Zeitungs- und Rundfunkberichten forciert, sondern auch explizit in literarischer Form aufgegriffen. Es war kein Jahr seit dem 6. Mai 1937 vergangen, als der Jugendroman »Kabinenjunge Werner Franz vom Luftschiff *Hindenburg*« erschien. Der Verfasser, Walter-Eberhard Alexander Albert Freiherr von Medem, war Protegé Alfred Rosenbergs und Autor weiterer soldatisch-romantischer Romane und

in: Christoph Mauch, Kiran Klaus Patel (Hrsg.), *Wettlauf um die Moderne. Die USA und Deutschland 1890 bis heute*, München 2008, S. 425-475, hier S. 425.

174 Siehe: *Death Toll in Hindenburg Disaster Officially Fixed at 33 as Fivefold Inquiry is Started*, in: *Chicago Daily Tribune* vom 8. 5. 1937, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937.

175 Hierauf verweist Gerhard Paul knapp. Im Aufsatz Pauls wird die amerikanische Verbreitung und Rezeption der Hindenburgkatastrophe und ihrer Bilder sehr viel detaillierter beschrieben als die deutsche Seite. Vgl. Paul, Lakehurst, S. 539.

176 Vgl. Kapitän Pruß' Befinden gebessert, in: *Deister- und Weserzeitung* vom 8. 5. 1937, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937.

Jugendromane.¹⁷⁷ Aus Sicht des damals 14-jährigen Kabinenjungen Werner Franz werden die Fahrten des *Hindenburg* geschildert, die den Arbeiterjungen unverhofft dem Alltag in Frankfurt am Main entzogen hatten und an exotische Orte führten, bis die Explosion des Zeppelins diesem Traum ein Ende setzte. Daran, dass dieses Ende jedoch nur vorläufig sein sollte, lässt der Roman keinen Zweifel. Das Leben und Arbeiten an Bord des Zeppelins wird als erfüllende Aufgabe beschrieben, die nicht in gleichförmiger Dienstverrichtung aufging, sondern stets höchstmögliche Sicherheit und technische Verbesserung zum Ziel hatte. Das Streben nach technischer Vollkommenheit wird als prägendes, nationales Charakteristikum interpretiert und diente zugleich als vereinendes Element einer klassenlosen »Volksgemeinschaft« im Kleinen. In diese Gemeinschaft fügte sich Werner Franz problemlos ein, dessen Charakterisierung genretypisch dem Musterbeispiel eines HJ-Jungen entsprach. So lernt die Leserschaft bereits früh in der Erzählung rund um den Zeppelin:

Beim Zeppelinbau sind sie nie zufrieden. Das Beste wollen sie noch immer besser haben und die höchste Leistung noch höher. Das ist das ehrgeizige Streben nach dem Vollkommenen, das kein Volk in der Welt den Deutschen nachmacht. Und da ist ein Kabinenjunge ebenso dabei, wie der Zellenpfleger, der Maschinist oder der Chefkonstrukteur.¹⁷⁸

Dieser fliegenden »Volksgemeinschaft« ist in der Erzählung trotz aller Sorgfalt auch bewusst, dass mit der Luftschiffahrt ein Risiko verbunden ist. Die Folgen tragen sie mit Gleichmut und orientieren sich dabei an der nationalsozialistischen Prämisse, dass Leben mit ständigem Kampf gleichzusetzen sei. Dies wiederum schloss an fantastische Vorstellungen eines Idealtypus der »Flieger« des Ersten Weltkrieges an – abenteuerlustige Männer, mit »Nerven aus Stahl«.¹⁷⁹ Diese Gemengelage kumulierte in der Entschuldung des Objekts und der es bedienenden Menschen:

177 Vgl. die Informationen zu Walter-Eberhard Alexander Albert Freiherr von Medem: Deutsche Nationalbibliothek, [<https://portal.dnb.de/opac.htm?method=simpleSearch&query=126596719>], letzter Zugriff am 4. 7. 2022.

178 Walter-Eberhard Alexander Albert Freiherr von Medem, Kabinenjunge Werner Franz vom Luftschiff *Hindenburg*, Berlin 1938, S. 78.

179 Katharina Trittel, Hermann Rein und die Flugmedizin. Erkenntnisstreben und Entgrenzung, Paderborn, München, Zürich u. a. 2018, S. 44-45. Vgl. auch zum Idealtypus des Fliegers: Christian Kehrt, Moderne Krieger. Die Technikerfahrungen deutscher Militärpiloten 1910-1945, Paderborn, München, Zürich u. a. 2010, S. 94-95.

Nein, das Luftschiff traf keine Schuld am Tod der vielen Menschen, der guten Kameraden. Schiff, Führung und Besatzung hatten ihr Bestes getan. Und mit dem Schicksal hadert kein Mann, wenn es einmal stärker ist als er selbst.¹⁸⁰

Diese Sichtweise klammerte unter Verweis auf das Schicksal die ursächlichen Zusammenhänge und damit Verantwortungskonstellationen aus. Dass das »Schicksal«, an anderer Stelle auch die »Naturkräfte«, gelegentlich stärker sein konnten als »der Mensch«, wurde naturalisiert – dies war Teil eines ewigen Lebenskampfes.¹⁸¹ Auf diese Zusammenhänge und die nationalsozialistischen Interpretationen fehlender Technik wird später zurückzukommen sein.

Überlebensgeschichten, die männlich konnotierten Durchhaltewillen beschworen und das Inferno als tragisches und unvorhergesehenes Ereignis schilderten, hoben persönliche Fähigkeiten wie »Geistesgegenwart« und Reaktionsfähigkeit hervor.¹⁸² Damit erhielt das Ereignis auch den Charakter einer Probe oder drastischer ausgedrückt: einer Auslese. Diejenigen, die sich nicht vom Schrecken hatten übermannen lassen, hatten einen günstigen Moment abpassen und sich mit einem beherzten Sprung selbst retten können. Diese Erzählungen wurden in den Tagen nach dem Unglück in Radiosendungen und in Zeitungen verbreitet. Ein Brief des deutschen Kaufmanns George Hirschfeld an seine in Deutschland verbliebene Mutter wurde am 21. Mai in den *Bremer Nachrichten* abgedruckt; der Brief thematisierte plakativ das überlegte Handeln Hirschfelds. Die optimale Passung des Briefes in quasi-soldatische ideologische Deutungsmuster lässt die Vermutung zu, dass der Brief mehr für die Zeitungen als für seine Mutter geschrieben worden war. So beschreibt Hirschfeld sein Entkommen aus dem brennenden Luftschiff:

Ich realisierte die ungeheure Gefahr und nahm mir fest vor, nicht den Kopf zu verlieren, sondern mit ruhiger Überlegung zu handeln. [...] Nachdem ich einen Stoss vernahm, der sich so anfühlte, als wenn irgendein Teil des Schiffes mit der Erde zusammengestossen sei, nahm ich kurzerhand

180 von Medem, Kabinenjunge Werner Franz, S. 103.

181 Konzise, wenn auch stellenweise überspitzt fasst diese Lebenskampfideologie Timothy Snyder zusammen: Vgl. Timothy Snyder, *Black Earth*. Der Holocaust und warum er sich wiederholen kann, München 2015, S. 15–25; siehe dazu auch Wolfram Wette, *Militarismus und Pazifismus*. Auseinandersetzungen mit den deutschen Kriegen [= Schriftenreihe Geschichte und Frieden, Bd. 3], Bremen 1991, S. 152–185; vgl. auch Christian Hartmann, Thomas Vordermayer, Othmar Plöckinger, Roman Töppel, Einleitung, in: dies. (Hrsg.), *Mein Kampf*. Eine kritische Edition, Bd. 1, München, Berlin 2016, S. 9–88, hier S. 45–53.

182 Vgl. »Durch Geistesgegenwart gerettet«, in: *Bremer Nachrichten* vom 21. 5. 1937, S. 4.

einen Anlauf über alle Stühle und sprang hinunter. Ich weiss nicht, ob ich durch ein bereits offen stehendes Fenster gesprungen bin oder durch ein geschlossenes. [...] Als ich landete, sah ich mich von einer ungeheuren, roten Feuersbrunst umgeben, und zwar stand das Schiff schon so weit in Flammen, dass die Hülle bereits größtenteils verbrannt war. [...] Ich sah einen kurzen Augenblick hinter mich, da unter dem Luftschiff noch keinerlei Feuer war, ich hatte aber nur das dringende Bedürfnis, in die Feuersbrunst hineinzulaufen da es die einzige Möglichkeit war in Sicherheit zu kommen.¹⁸³

Auf ähnliche Weise überlebte Werner Franz durch einen Sprung aus einer Motorgondel, und auch Kapitän Lehmann sei aus eigener Kraft den Flammen entkommen, meldeten die Zeitungen.¹⁸⁴ Dieser erlag zwar später seinen Verletzungen, jedoch hatte er sich nicht kampflos den Flammen ergeben.¹⁸⁵ Neben Kapitän Ernst Lehmann wurde im Mai 1937 auch der Person, den angeblichen Taten und dem Gesundheitszustand Kapitän Pruss' mediale Aufmerksamkeit zuteil.¹⁸⁶

Diese Überlebensgeschichten ließen den Schluss zu, dass der Versuch der Selbsttötung und die Überwindung und Kontrolle der eigenen Furcht oberstes Gebot in einem solchen Katastrophenfall sein müssen. Dies unterschlug allerdings, dass das Ausmaß, die Wucht und die Plötzlichkeit derartiger technischer Katastrophen von menschlicher Seite schwer zu erfassen und einzuschätzen waren, sodass eine Menge Glück dazugehörte, sich aus einem derartigen Flammeninferno zu retten. Auf diese Devise der Selbstrettung und Geistesgegenwart wurde im späteren Luftkrieg in den Zeitungen hingewiesen und der »Selbstschutz« noch stärker auf die Bevölkerung und auf das Individuum übertragen – von nichtexistenten Möglichkeiten der Fremdhilfe, mangelnden Rettungsstrukturen oder im Falle des Luftkrieges vom totalen Staatsversagen ließ sich auf diese Art ablenken.¹⁸⁷ Zudem übertrug dies die Verantwortung für das Geschehen und den Erhalt des eigenen Lebens

183 Vgl. ebd.

184 Vgl. exemplarisch: Leipziger Abendpost vom 7. 5. 1937, in: LZA Ztg.-Slg. 1937; Kapitän Lehmann, in: Hamburger Nachrichten vom 8. 5. 1937, S. 1.

185 Vgl. von Medem, Kabinenjunge Werner Franz, S. 88-94; vgl. exemplarisch für diese Schilderungen: Leipziger Abendpost vom 7. 5. 1937, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937.

186 Vgl. exemplarisch den Bericht über den Tod Lehmanns, in dem auch Pruss hervorgehoben wird: »Kapitän Lehmann gestorben«, in: Hessische Landeszeitung, vom 8. 5. 1937, S. 1.

187 Dies andeutend vgl. Süß, Tod aus der Luft, S. 412; vgl. zur »geistigen Haltung«: Maubach, Die Stellung, S. 205; zum Selbstschutz: Richard Overy, The Bombing War. Europe 1939-1945, London 2013, S. 411-427.

auf das Individuum. Die Schlusszeilen Hirschfelds rekapitulierten noch einmal die Bedeutung, die der »Geistesgegenwart« zugemessen wurde. Eigene Verletzungen thematisierte er nur oberflächlich und als eher leicht, obgleich seine Hände schwere Verbrennungen aufwiesen; dagegen verdeutlichte er die verheerenden Wirkungen fehlender Reaktionsfähigkeit am Leid anderer:

Glücklicherweise habe ich in diesem gefährlichen Augenblick die nötige Geistesgegenwart besessen, sodass ich mich retten konnte. Ich glaube, wenige Sekunden später hätten mir verhängnisvoll werden können, denn ich hörte hinter mir Leute, denen der Weg bereits durch das glühende Gestänge verbaut war, brüllten wie die Tiere, weil sie verbrannten.¹⁸⁸

Allerdings scheinen die Erzählungen aus Überlebendenperspektive in ihrer Drastik und Nachvollziehbarkeit dem Propagandaministerium recht schnell unbehaglich geworden zu sein, denn die Presseabteilung des Propagandaministeriums verkündete bereits am 20. Mai auf der Reichspressekonferenz den anwesenden Journalisten, »von nun an keinen Wert mehr auf sensationelle Schilderungen und Augenzeugenberichte« zu legen.¹⁸⁹ Dies bezog sich in erster Linie auf Interviews mit aus den USA zurückgekehrten Angestellten der Zeppelinreederei.¹⁹⁰ Der Brief Hirschfelds wurde vermutlich wegen seiner ideologischen Passung noch am 21. Mai abgedruckt. Ab diesem Moment schwenkte die propagandistische Berichterstattung um und konzentrierte sich auf weniger emotionale Fakten, bis sich die Berichterstattung schließlich Ende Mai anderen Themen zuwandte und das Unglück kaum mehr Erwähnung fand. Damit war die mediale Berichterstattung, mit wenigen anlassbedingten Ausnahmen, so gut wie abgeschlossen. Die Bekanntgabe der möglichen Unfallursachen oder der Jungfernflug des *Graf Zeppelin II* verwiesen jedoch nur implizit auf die Erinnerung an das Unglück und ließen es nicht noch einmal im Detail Revue passieren.¹⁹¹

Wie sehr allerdings die Zerstörung des *Hindenburg* im Mai 1937 vergangene Dynamiken im Gedächtnis der deutschen Bevölkerung wachrief, zeigt auch die Tatsache, dass bereits kurz nach dem Bekanntwerden des Unfalls Spenden für den Neubau eines Zeppelins eingingen.¹⁹² Dies

188 Vgl. ebd.

189 Presseanweisung vom 20. 5. 1937, Nr. 1168, S. 349.

190 Vgl. ebd.

191 Vgl. LZ 130 startbereit. Ein neuer Luftriese kündigt von deutscher Tatkraft, in: Frankfurter Volksblatt, 14. 9. 1938, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1938; vgl. Ausschnitt »Graf Zeppelin« erobert die Welt, Zeitungsschnitt unbek. Zeitung in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1938.

192 Vgl. Spendenliste, in: LZA Friedrichshafen, 06/0694.

geschah ohne einen Aufruf der Reichsregierung, sondern in Eigeninitiative von Zeitungsverlagen, Betrieben und Provinzen wie beispielsweise Württemberg.¹⁹³ Die Reichsregierung wurde davon beinahe überrollt, und so ergingen Bescheide des Reichsministeriums des Innern an die Landesregierungen, Spendenaufrufe und Spendeneingänge zu unterbinden.¹⁹⁴ Zudem ermahnte die Presseabteilung des Propagandaministeriums mittels Presseanweisungen die Zeitungen, die Sammlungen zu stoppen.¹⁹⁵ Offenbar wurde befürchtet, dass der Eindruck erweckt werden könnte, die Sammlungen seien aus finanzieller Not und Unterversicherung heraus ins Leben gerufen worden – ein möglicher Hinweis auf Nachlässigkeit. Gegen diese Annahme verwahrte sich Wilhelm Stuckart, der die entsprechenden Schreiben an die Landesregierungen aussandte.¹⁹⁶ Schließlich wurden diese Spenden, auf Entschluss Hitlers, für den Zeppelinbau und für die Betroffenen doch zugelassen und sogar forciert.¹⁹⁷ Bereits 1904 hatten Zeppelinbegeisterte nach dem zerstörerischen Unfall des LZ 4 für einen neuen Zeppelin gespendet und es damit dem Grafen Zeppelin ermöglicht, sein Werk fortzusetzen. Nicht nur große Firmenspenden, auch Kleinstbeträge von Schulklassen und Lehrlingen gingen sowohl 1904 als auch 1937 auf jeweilige Spendenkonten ein.¹⁹⁸ Opferbereitschaft beschränkte sich nicht nur auf die »Pioniere« der Luftschiffahrt, sondern ging auch die Bevölkerung etwas an, die Geldspenden als Opfergaben für einen neuen Zeppelin aufbrachten.¹⁹⁹ Opfergeist war auch im finanziellen Sinne mit dem Glauben an das *sacrificium* für Fortschritt und »Wohlstand« verknüpft.

Der Zeppelin als Symbol für technischen Fortschritt, Pioniergeist und Abenteuer sowie als Faszinosum war im Bewusstsein vieler Deutscher

193 Vgl. Dankesbrief der Deutschen Zeppelin-Reederei an den Ministerpräsidenten von Württemberg vom 17. 5. 1937, in: Landesarchiv Baden-Württemberg, Abt. Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 130 b Bü 3666, Bild 6, [<http://www.landearchiv-bw.de/plink/?f=1-63318-4>], letzter Zugriff am 2. 8. 2022.

194 Vgl. Schnellbrief über das Unterlassen von Spendensammlungen vom Reichs- und Preußischen Minister des Innern an die außerpreußischen Landesregierungen, u. a., in: Landesarchiv Baden-Württemberg, Abt. Hauptstaatsarchiv Stuttgart E 130 b Bü 3666 Bild 4, [<http://www.landearchiv-bw.de/plink/?f=1-63318-4>], letzter Zugriff am 2. 8. 2022.

195 Vgl. Presseanweisungen vom 8. 5. 1937, Nr. 1065, S. 363.

196 Vgl. Schnellbrief über das Unterlassen von Spendensammlungen vom Reichs- und Preußischen Ministers des Innern an die außerpreußischen Landesregierungen, Bild 5.

197 Vgl. Presseanweisungen vom 10. 8. 1937, Nr. 1942, S. 642.

198 Vgl. Haude, »Und wieder zerschellt«, S. 217; vgl. Spendenliste, in: LZA Friedrichshafen, 06/0694.

199 Zu den Spenden für die Luftschiffahrt in der Kaiserzeit vgl. Deilmann, Weshalb die Technik ihre Lakaïen fressen darf, S. 37.

offenbar stark verhaftet. Diese Zusammenhänge machen die Logik der propagandistischen Vereinnahmung der Zeppeline aufgrund des nationalsozialistischen Totalitätsanspruchs ein weiteres Mal plausibel. Auch der Bau des neuen Luftschiffs schien aus dieser Perspektive unumgänglich. Der Bau des LZ 130 »*Graf Zeppelin II*« wurde medial als Zeichen deutscher Unbeirrbarkeit gedeutet, und seine Indienstellung wenige Monate später wurde mit deutlichen Anklängen von Wiedergeburt und Wiederauferstehung in der nationalen Presse gefeiert.²⁰⁰ Die Fertigstellung des *Graf Zeppelin II* war vor allem ein propagandistischer Akt, der die Explosion des *Hindenburg* konterkarieren sollte und zugleich von einem großen Teil der Bevölkerung erwartet und durch Spenden obendrein sogar finanziell unterstützt wurde.

Die DZR und allen voran Hugo Eckener versuchten nach dem Inferno von Lakehurst, den Betrieb der Zeppeline weiter fortzusetzen, doch LZ 130 unternahm nur noch wenige Propaganda- und Aufklärungsfahrten. Der zivile Personentransport mit wasserstoffgetragenen Luftschiffen wurde direkt nach der Katastrophe verboten.²⁰¹ Auf internationalem Boden wurde der Zeppelin nicht mehr als Botschafter des Deutschen Reiches verwendet. Im Ausland und vor allem in den USA galt das Luftschiff forthin als »*failed innovation*«. ²⁰² Die Symbolkraft des brennenden Luftschiffes darf in diesem Zusammenhang mit Blick auf Sicherheitsbedenken nicht unterschätzt werden, wie Saskia Frank argumentiert.²⁰³ Aber die außenpolitischen Beziehungen des Deutschen Reichs, beispielsweise zu den USA, verschlechterten sich in der Folgezeit durch die deutschen außenpolitischen Vorstöße drastisch und wirkten sich so auch auf die deutsche Luftschiffahrt aus, worin der Wirtschaftshistoriker Helge Braun einen noch viel ausschlaggebenderen Punkt für das Ende des Linienverkehrs deutscher Luftschiffe sieht. Der Transatlantik-Personenverkehr wurde eingestellt, da der Wasserstoffbetrieb trotz anderslautender Propaganda von den Verantwortlichen im deutschen Reich als zu unsicher beurteilt wurde und Heliumgas selbst im Falle der Exporterlaubnis der USA zu teuer gewesen wäre.²⁰⁴ Der Innenminister der USA, der die Heliumgesetzgebung zu verantworten hatte, verweigerte außerdem auch nach der Explosion des *Hindenburg* die Lieferung von Helium an das Deutsche Reich, obwohl Hugo Eckener

200 Vgl. LZ 130 startbereit. Ein neuer Luftriese kündigt von deutscher Tatkraft, in: Frankfurter Volksblatt vom 14. 9. 1938, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1938.

201 Vgl. Braun, Deutsche Zeppeline, S. 279.

202 Vgl. ebd., S. 281.

203 Vgl. Braun, Aufstieg und Niedergang, S. 636.

204 Vgl. ebd. Die Helium-Produktion wäre zu teuer gewesen, da Deutschland keine lohnenden Mengen abgenommen hätte, es sei denn für den Einsatz in von den USA unerwünschten militärischen Zusammenhängen.

seine Bemühungen diesbezüglich intensivierte.²⁰⁵ So wurde auch LZ 130 mit Wasserstofffüllung betrieben, wenn auch mit veränderten Außenmaterialien, die weniger Spannungsunterschiede zuließen und somit Ladungsdifferenzen abschwächten.²⁰⁶ Diese Spannungsunterschiede galten im US-amerikanischen Untersuchungsbericht als Hauptursache für die Entzündung, während sich der deutsche Bericht diesbezüglich nicht festlegte.²⁰⁷

1940 wurden die verbleibenden Luftschiffe und die Luftschiffhallen in Frankfurt verschrottet. Die Luftschiffe waren, wie bereits beschrieben, in den Führungskreisen des Regimes unbeliebt, und auch Hugo Eckener war trotz der Bereitschaft zur Gleichschaltung und Vereinnahmung der Zeppeline für Propagandazwecke nicht wohlgefallen.²⁰⁸ Die längerfristige Fortsetzung des Luftschiffbetriebes auch ohne die Hindenburgkatastrophe gilt in der Forschung als unwahrscheinlich. Helmut Braun hat in seiner Habilitationsschrift herausgearbeitet, dass nicht nur das Aluminium für Kriegsgerät benötigt wurde und Zeppeline für den Kriegseinsatz als ungeeignet galten; die Lagerhallen auf dem Frankfurter Flughafen waren dem kriegsbedingten Flugverkehr obendrein im Weg.²⁰⁹ Die Orientierung der technischen Forschung – insbesondere in der Luftfahrt – wurde im Laufe der 1930er Jahre auf kriegstaugliches Gerät ausgelegt und weniger auf zivile Mobilität.²¹⁰

Die Zeit der beliebten deutschen Luftschiffe endete offiziell nicht mit der Explosion des *Hindenburg* und somit mit einem Misserfolg deutscher Technik, sondern aufgrund von außenpolitischen Verwicklungen und letztendlich des Kriegsbeginns. Die Explosion des *Hindenburg* bedeutete zwar das sofortige Ende des internationalen Luftschiffverkehrs, doch nicht un-

205 Vgl. ebd., S. 281.

206 Vgl. Holtz, Das Ende des Luftschiffs LZ 129 Hindenburg, S. 106.

207 Vgl. Zur Untersuchung des »Hindenburg«-Unglücks, in: Luftwissen 4 (1937) 6, S. 187. Vgl. auch Lutz Tittel, LZ 129 »Hindenburg« [= Schriften zur Geschichte der Zeppelin-Luftfahrt, Bd. 5], Friedrichshafen² 1987, S. 41.

208 Zur Stellung Eckeners zum NS-Regime steht noch weitere Forschung aus. Einzelne Publikationen positionieren sich zu dieser Frage, ohne sich detailliert damit auseinanderzusetzen, andere verweisen auf diese Forschungslücke. Vgl. hierzu als frühe, aber wenig kritische Biografie Eckeners: Rolf Italiaander, Ein Deutscher namens Eckener. Luftfahrtpionier und Friedenspolitiker. Vom Kaiserreich bis in die Bundesrepublik, Konstanz 1981; Frank geht von einer eher ablehnenden Haltung Eckeners gegenüber dem Nationalsozialismus aus: Frank, Zeppelinereignisse, S. 103-104; vgl. auch Roman Köster, Hugo Eckener (1868-1954), in: Patrick Bormann, Judith Michel, Joachim Scholtysek (Hrsg.), Unternehmer in der Weimarer Republik, Stuttgart 2016, S. 121-132.

209 Vgl. Braun, Aufstieg und Niedergang, S. 684.

210 Vgl. zusätzlich zu den oben zitierten Werken das Überblickskapitel zur Wissenschaft im Nationalsozialismus: Michael Grüttner, Brandstifter und Biedermänner, Stuttgart 2015, S. 449.

mittelbar das Aus für Luftschiffe per se.²¹¹ Abschließend ließe sich sogar die These aufstellen, dass die Explosion des *Hindenburg* dem Ende der deutschen Luftschiffe einen kurzen zeitlichen Aufschub gegeben haben mag, da das Deutsche Reich den Wiederaufstieg und damit den Erfolg des deutschen Zeppelins inszenieren musste.²¹² Dazu waren zumindest einige Propagandafahrten des *Graf Zeppelin II* notwendig, die unter erhöhter medialer, wenngleich geringer politischer Aufmerksamkeit stattfanden und ein allzu rasches Abwracken verhindert haben mochten. Dies müsste allerdings im Rahmen weiterer Forschung untersucht werden.

Gänzlich anders ist die Medialisierung des Zugunglücks von Genthin zu beschreiben – sie fand nämlich nur in sehr eng umgrenztem Rahmen statt. Es war nicht ungewöhnlich, dass eine Meldung über unfallartige Ereignisse nur in ausgewählten regionalen Zeitungen verbreitet wurde. Bereits vor dem Krieg wurde über Unfälle wie Flugzeugabstürze, größere Auto- oder Busunfälle und Zugunglücke oft nur in den jeweils betroffenen Landesteilen berichtet – oft mit der Aufforderung seitens der deutschen Pressekonferenz, diese nicht zu dramatisch darzustellen.²¹³ Über Flugzeugabstürze durfte auf Anweisung des Luftfahrtministeriums ab August 1937 nur nach vorheriger Genehmigung des Ministeriums berichtet werden, da befürchtet wurde, es könne in der Bevölkerung der Eindruck entstehen, der »Verkehr in der Luft sei gefährdet«.²¹⁴ Die Reichspressekonferenz informierte häufig über größere und kleinere Unfälle und zeigte dabei stets die Sorge, dass gerade Unglücke mit technischem Zusammenhang Sicherheitsbedenken auszulösen vermochten.

So ist für das Zugunglück von Genthin nachzuweisen, dass die Nachricht darüber hauptsächlich in Genthin selbst, den Nachbarkreisen und den Landkreisen in den Zeitungen gemeldet wurden, aus denen die meisten Toten und Verletzten stammten. In einigen anderen Zeitungen taucht das Zugunglück als Randnotiz auf den hinteren Seiten auf.²¹⁵ Im Grunde wurden

211 Dieser Ansicht sind Astrid Deilmann und Gerhard Paul, allerdings sprechen neuere Studien dagegen. Vgl. Braun, Aufstieg und Niedergang, S. 664–684.

212 Dies legt auch Erich Gritzbachs 1940 erschienenes monografisches Portrait von Hermann Göring nahe. Aus dem Unglück habe sich die Notwendigkeit der beschleunigten Fertigstellung des LZ 130 ergeben, die Göring entschlossen vorangetrieben habe. Die Fahrten des LZ 130 widersprächen dem bereits allgemein angenommenen Ende der Luftschiffahrt. Vgl. Erich Gritzbach, Hermann Göring, Werk und Mensch, München 1940, S. 137.

213 Dies belegt die Durchsicht der Presseanweisungen aus der Vorkriegszeit, in denen häufig derartige Gebote ausgegeben wurden.

214 Vgl. Presseanweisungen vom 23. 8. 1937, Nr. 2050, S. 678.

215 Vgl. exemplarisch im Briesetal-Boten: Die Katastrophe des »LZ. Hindenburg«, S. 8.

also Personenkreise informiert, die ohnehin vom Unglück gehört haben mussten. Auf Grundlage von Zeitzeugenaussagen ist davon auszugehen, dass das Unglück nicht im Rundfunk zur Sprache kam.²¹⁶ Das Zugunglück von Genthin erschien als schrecklicher Zwischenfall, der mit NS-typischen Floskeln von Schicksal und kameradschaftlicher Hilfe versehen in den Fortgang des technisierten Lebens eingeordnet wurde. Von Reflektionen über das Eisenbahnsystem, Wartungsfragen oder die Situation der Zugbeförderung im Krieg waren diese Meldungen weit entfernt und entdramatisierten das zugrunde liegende Ereignis mit der Einpassung in Schicksals- und Kameradschaftserzählungen. Insofern ist die Betonung der Arbeit der Helfenden logisch nachzuvollziehen, hinter denen die »Opfer« als Gruppe zurücktraten und zu Empfängern von zwischenmenschlicher Hilfe und Zuwendung wurden.

Das Zugunglück von Genthin reihte sich ein in eine Serie von Problemen der Deutschen Reichsbahn, die von Verspätungen und Zugausfällen über Pannen und Unfälle reichte. Kohleknappheit und der kriegsbedingte Mangel an Zugpersonal, vor allem an Lokführern, die nunmehr Kriegsdienst versehen mussten, führten zu erheblichen Engpässen im Eisenbahnverkehr. In den geheimen Lageberichten des Sicherheitsdienstes der SS wurde seit dem Kriegsbeginn in zunehmendem Maße darüber berichtet. Anlass zur Beunruhigung über die Stimmung im Reich boten schließlich die Zugunglücke von Genthin und von Markdorf – letzteres hatte sich wenige Stunden nach dem Unfall von Genthin noch am selben Tag in der Nähe des Bodensees ereignet.²¹⁷

Die mehrfachen schweren Eisenbahnunglücke – vor allem die beiden großen vor dem Weihnachtsfest mit bisher insgesamt 230 Toten²¹⁸ – haben das Vertrauen der Bevölkerung in die Verkehrssicherheit der Reichsbahn

216 Vgl. Günther und Albert Dertz aus Kletznick erinnern sich: Nach erster Kriegswihnachtsfeier am 21. Dezember 1939 erlebten wir das Eisenbahndrama in Genthin!, in: Förderverein Genthiner Stadtgeschichte, Das Eisenbahnunglück vom 22. 12. 1939. Deutschlands größte Verkehrskatastrophe [= Schriftenreihe zur Genthiner Stadtgeschichte, Bd. 5], Genthin 2014, S. 42–44, hier S. 44.

217 Dies war für die Genthiner Einwohnerschaft sogar aus der Zeitung zu erfahren: Vgl. Ein zweites schweres Eisenbahnunglück, in: Genthiner Zeitung vom 27. 12. 1939. Näheres dazu hat zusammengetragen: Ritzau, Schatten der Eisenbahngeschichte, S. 286–291.

218 Diese Zahl ist höchstwahrscheinlich zu niedrig angegeben. Die Genthiner Zeitung berichtete vermutlich aufgrund der erhöhten Aufmerksamkeit gegenüber Zugunglücken über das Unglück bei Markdorf und gab die Zahl der Toten mit 99 an. Zusammen mit den ungefähr 200 Toten von Genthin liegt die Gesamtzahl bei etwa 300 Personen. Vgl. Ein zweites schweres Zugunglück, in: Genthiner Tageblatt vom 27. 12. 1939, S. 1.

schwer erschüttert. Es werden weitestgehende Mutmaßungen über die Ursache und die Schuldfrage an den herrschenden Zuständen erörtert.²¹⁹

Die systematischen Probleme der Eisenbahn waren offenbar ein Grund zur Besorgnis über das Vertrauen in die Sicherheit im alltäglichen Verkehr, was zuletzt auf strukturelle Missstände hinwies, wofür letztlich die Reichsregierung verantwortlich gemacht werden konnte. Die SD-Berichte sollten vor allem über die »Stimmung« der Bevölkerung im Reich Aufschluss geben, wovon letztlich auch die Zustimmung zum Regime abgeleitet wurde.²²⁰ Drei Wochen später waren die Probleme der Eisenbahn erneut Thema der »Meldungen aus dem Reich«:

In den Meldungen wird [...] darauf hingewiesen, daß sich die Verkehrsschwierigkeiten: die Zugverspätungen, Eisenbahnunglücke, überfüllte Nahverkehrsmittel, ungeheizte Züge, der Kohlemangel infolge Verkehrsschwierigkeiten usw. in steigendem Maße stimmungsmäßig auswirken und in vielen Teilen des Reiches zu einer merkbaren Stimmungsver schlechterung geführt haben.²²¹

Auf metaphysische und sakralisierende Heldendeutungen konnte die Propaganda im Falle der Eisenbahn als Alltagsverkehrsmittel kaum zurückgreifen. Die Zeit der experimentellen Zugfahrten war offenbar schon zu lange vergangen. Die Kunde von den Unglücken nur sehr begrenzt zu verbreiten und sie dadurch der breiten Aufmerksamkeit zu entziehen war vor dem Hintergrund der problematischen Lage der Eisenbahnen und angesichts der drohenden Rückschlüsse auf die Fähigkeit der Reichsregierung, Mobilität zu organisieren und sicherzustellen, der gewählte Weg.

Ein aus heutiger Perspektive als Kuriosum zu bezeichnender Umstand sind die bereits angesprochenen ungenauen und bis heute nicht bekannten Toten- und Verletztenzahlen. Zwar verheimlichten die Zeitungen, die über das Unglück berichteten, nicht, dass es eine hohe Zahl an Toten gegeben hatte, aber um eine Aktualisierung dieser Zahlen waren die Blätter nicht bemüht. Waren die konkreten Toten und Verletzten der Hindenburgexplosion reichsweit in den Zeitungen namentlich verkündet worden, wurde hier wenig Wert auf die detaillierte Feststellung von Zahlen oder Einzelschicksalen gelegt. Zu den genannten Gründen für die detaillierte Berichterstattung über die Katastrophe des *Hindenburg* muss auch der Umstand hinzugefügt werden, dass es sich

219 Meldungen aus dem Reich (Nr. 33) 27.12.1939, S. 606.

220 Vgl. Dussel, Deutsche Tagespresse, S. 182-186.

221 Meldungen aus dem Reich (Nr. 41) vom 17.1.1940, S. 652.

nicht nur um ein prominentes Flugobjekt, sondern auch um durchaus wohlhabende oder teils gar prominente Passagiere und darüber hinaus nicht allein um deutsche StaatsbürgerInnen gehandelt hatte. Unter den Reisegästen befanden sich beispielsweise Nelson Morris, ein sehr wohlhabender Manager eines großen US-amerikanischen Fleischproduktionsunternehmens, und Margret Mather, eine reiche, in Rom lebende US-Amerikanerin und Förderin der Kunst.²²² Außerdem war Hermann Doehner mit seiner Ehefrau Mathilde und ihren gemeinsamen drei Kindern mit an Bord. Hermann Doehner war Manager eines deutschen Großhandelsunternehmens in Mexiko und mit der Familie zu Besuch in der alten Heimat gewesen.²²³ Seine Kinder waren vor ihrem ersten Flug mit einem Luftschiff in einem deutschen Presseportrait vorgestellt worden.²²⁴ Bei den Verunglückten von Genthin dagegen handelte es sich nicht um bekannte Persönlichkeiten, sondern um durchschnittliche Eisenbahnpassagiere sowie einfache Soldaten auf Heimaturlaub. Insofern bestand keine durch gesellschaftliche Nachfrage begründete Notwendigkeit, über das Schicksal der Toten und Verletzten von Genthin Auskunft zu geben.

Im Falle von Genthin kommen zwei weitere Faktoren hinzu, die nebst der generellen Pressepolitik hinsichtlich solcher Fälle zum geringen Maß der Medialisierung beitrugen: Erstens war Eisenbahntechnologie in den späten 1930er Jahren bereits zur Alltagstechnologie geworden, der weit weniger Faszination anhing als der Luftschifftechnik im Speziellen und dem Fliegen im Allgemeinen.²²⁵ Letzterem war sowohl das Flair der beinahe metaphysischen Entrückung vom Erdboden im Sinne des Menschheitstraum vom Fliegen als auch des Exklusiven inne, da es sich um eine kostspielige Art des Reisens handelte. Insofern war auch ein Eisenbahnunfall nicht in dem Maße aufsehenerregend wie ein Zeppelinunglück, selbst wenn es solche bereits mehrfach gegeben hatte. Ein Unfall im Schienenverkehr war in der zeitgenössischen Wahrnehmung offenbar unspektakulärer als ein Luftfahrtunglück. Die Katastrophen unterschieden sich aufgrund der darin verwickelten Technologien und der damit zusammenhängenden Zuschreibungen hinsichtlich physischer und metaphysischer Bedeutung.

Zweitens war das Unglück bzw. die Katastrophe im Innern des Reiches geschehen – fernab von internationalen Film- und Fotokameras, Reportern und Nachrichtenagenturen. Die Umstände des Unglücks begünstigten die Beiläufigkeit oder ganz ausbleibende Berichterstattung. Hinzu kam der

222 Vgl. Regis, *Monsters*, S. 5-8.

223 Vgl. ebd., S. 6.

224 Vgl. General-Anzeiger der Stadt Frankfurt a. M. vom 7. 5. 1937, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937.

225 Vgl. die Studie von Frank, *Zeppelinereignisse*; zur Faszination des Fliegens im frühen 20. Jahrhundert vgl. Trittel, Hermann Rein, S. 44-45.

seit wenigen Wochen während Kriegszustand. Katastrophenmeldungen aus dem Reich, noch dazu Soldaten betreffend, hätten der allgemeinen Stimmung im Reich abträglich sein können. Allgemein war es dem Zugpersonal verboten, anderen Personen als der Polizei Auskunft über Unfälle zu erteilen. Informationen durften nur durch Pressestellen herausgegeben werden, da Informationen über Unfallhergang, Ursache und Geschädigte unter Kontrolle gehalten werden sollten.²²⁶ Die Gestapo konfiszierte die Fotografien vom Unfallort.²²⁷

Beinahe mehr Aufmerksamkeit als die Katastrophe selbst erhielt eine Episode, die sich kurz nach dem Zugunglück zugetragen hatte und ein gerichtliches Nachspiel haben sollte: Durch Zufall wurden zwei Männer beim Abtransport von Diebesgut erappt. Die beiden hatten Wertgegenstände der Verstorbenen an sich gebracht und versucht, diese in Särgen zu verstecken. An ihnen statuierte das Sondergericht von Magdeburg ein Exempel und verurteilte die Plünderer nach der »Reichsschädlingsverordnung« zum Tode, worüber die Zeitungen Genthins und des Umlandes detailliert berichteten.²²⁸ Auch das Reichsjustizministerium ließ sich darüber Bericht erstatten.²²⁹

Die Konzentration auf das Verhalten der »Volksgenossen« und das rasche Durchgreifen der Justiz wurde medial für deutlich wichtiger befunden als die Tatsache, dass solch ein Unglück überhaupt geschehen konnte. Mit der Aburteilung des Zugführers und der Hinrichtung der Diebe endete die Geschichte des Zugunglücks von Genthin – zumindest für die Zeit des Nationalsozialismus.

Beide Katastrophen hatten trotz ihrer Unterschiedlichkeit eines gemeinsam: In der Medienberichterstattung wurden gezielt Elemente verschleiert oder aus dem Fokus gehalten, die Zweifel an technischer Sicherheit und damit auch am politischen System zugelassen hätten. Dies geschah in unterschiedlichem Ausmaß, was vom vollständigen Verschweigen oder Verdrängen des Geschehens bis zur oberflächlichen und überformten Darstellung bestimmter Elemente reichte, während andere Aspekte in den Vordergrund gespielt wurden. Ein zentrales Element der Presselenkung war die Berichterstattung über die Ursachen, über die nicht spekuliert werden durfte und die in dem Maße

226 Vgl. hierzu: Erich Gsuck, Karl Hädicke, *Der Reichsbahnschaffner und Zugführer*, Bd. 1 (Betrieb), Berlin 1939, S. 228.

227 Vgl. Bericht des Ortsgruppenleiters Albrecht, Bl. 6r.

228 Bericht des Ortsgruppenleiters Albrecht, Bl. 33.

229 Vgl. Bericht über den Ausgang des Strafverfahrens 3G Ja 98/40 gegen Küchler/Chartès, als Faksimile abgedruckt in: Förderverein Genthiner Stadtgeschichte, *Das Eisenbahnunglück vom 22. 12. 1939. Deutschlands größte Verkehrskatastrophe* [= Schriftenreihe zur Genthiner Stadtgeschichte, Bd. 5], Genthin 2014, S. 46.

offiziell aufgeklärt wurden, dass das technische Objekt und dessen Funktionsumgebung als Ganze nicht problematisiert werden mussten. Hervorgehoben wurde das stereotypisiert geschilderte Verhalten der Helfenden, aus deren selbstlosem Zupacken gesellschaftliches Modellverhalten abzuleiten war, das auf »volksgemeinschaftliche« und militärische Ideale zurückführte. Dass es sich hierbei auch um christliche Grundsätze handelte, blieb ungesagt.

Verletzte, Tote oder gar Hinterbliebene und Angehörige wurden zwar grundsätzlich erwähnt, da sie Teil und Objekt einer Katastrophe und einer Rettungsaktion waren. Sie durften allerdings nicht als illegitime Opfer erscheinen, sondern im Fall der Hindenburgkatastrophe als notwendige und vor allem freiwillige Opfergaben an den technischen Fortschritt, als heldenhafte Figuren, die diese Zusammenhänge erkannt und sich in diesem Fall dem Risiko des Todes ausgesetzt hatten. Näheres über deren Erfahrungen oder die weitere Genesungsgeschichte wurde nicht thematisiert. Leid, das durch Technik hervorgerufen wurde, war nicht erzählbar. In nationalsozialistischen Erzählungen und visuellen Darstellungen waren es politische Gegner oder als »Volksfeinde« bezeichnete Personengruppen wie Kommunisten, Juden oder körperlich und geistig beeinträchtigte Menschen, die die deutsche Mehrheitsgesellschaft ins Elend stürzten, nicht die Technik, an deren Heilversprechen die deutsche Zukunft hing.²³⁰ Tote, Leidende und Verletzte, es sei denn, Letztere hatten heldenhaft überlebt und waren nur leicht verletzt, blieben unsichtbar und gehörten nicht in die »Bilderwelt«²³¹, die das NS-Regime schuf. Das Zeigen dieser Personen widersprach folglich den Sehgewohnheiten der Zeit. Da Verletzte und Hinterbliebene aber auch eindruckliche BotschafterInnen des Leids und der Trauer durch technisches Fehlgehen waren, konnte es durch deren Verschwinden aus der Berichterstattung umso leichter gelingen, die Katastrophe insgesamt recht schnell aus der öffentlichen Wahrnehmung zu verdrängen und durch andere Themen zu ersetzen. Auch daher wurden dem deutschen Zeitungspublikum nur ausgesuchte Opferbilder der Hindenburgkatastrophe präsentiert, während die Betroffenen von Genthin sogar vollständig gesichtslos blieben. Fragen nach dem weiteren Befinden der Überlebenden und Hinterbliebenen wurden so gar nicht erst provoziert.

Abseits der Katastrophe von Lakehurst wurde kein Augenmerk auf die Aktualisierung von Opferzahlen von Unglücksfällen gelegt. Ebenso verhielt es sich beispielsweise bei einer Explosion im BASF-Werk 1943 in Friedrichs-

230 Die Literatur zu antisemitischen Darstellungen, zu Darstellungen politischer Gegner oder sogenannten »Volksfeinden« ist unübersichtlich und geht in die hunderte. Erwähnt sei hier aufgrund des zusammenfassenden Charakters der Monografie: Paul, Punkt und Pixel, S. 219, S. 256-266.

231 Vgl. ebd., S. 218.

hafen, deren Umstände bis heute im Dunkeln liegen und über die nicht einmal die EinwohnerInnen Friedrichshafens von offizieller Seite Genaueres erfahren. Das Verschweigen der tatsächlichen Zahlen an Toten und Verletzten im Nationalsozialismus sollte bei der erneuten Explosion bei der BASF 1948 in der medialen Diskussion als negativer Referenzpunkt auftauchen, wie das nächste Kapitel dieser Studie zeigen wird. Dass die Öffentlichkeit von offizieller Seite gezielt darüber im Unklaren gelassen wurde, war anscheinend einzelnen Akteuren durchaus bewusst.

Aufgrund der deutschen Presselenkung zur Zeit der nationalsozialistischen Diktatur gelang es dem Regime, insbesondere dem Reichsluftfahrtministerium, der Presseabteilung des Propagandaministeriums und dem Reichsministerium des Innern, vergleichsweise unkompliziert, Deutungen der Unglücke zu kontrollieren und zumindest die presseöffentliche Deutungshoheit über die Zusammenhänge und vor allem die Betroffenen durchzusetzen. Die Zeitspanne, in der die Katastrophen als solche thematisiert wurden, wurde mit der Bekanntgabe der Ursachen oder eines abgeschlossenen Gerichtsverfahrens beendet – dies waren die offenen Fragen, die zuvor thematisiert worden waren und einer Antwort geharrt hatten.

Die Hindenburgkatastrophe kann im medialen Sinn durchaus als Ausnahmekatastrophe bezeichnet werden, die allerdings auch aufzeigt, dass die Propaganda in solchen Fällen an bestehende Deutungsmuster anschloss und zugleich ähnliche, wenngleich abgeschwächte Tendenzen zum Zeigen und Nicht-Zeigen aufwies. Der Katastrophenort, das havarierte Objekt und die Beteiligten zwangen das NS-Regime zu mehr Offenheit, als es normalerweise an den Tag legte. Eine vorbereitete und durchdachte Strategie für einen derartig öffentlichen Unglücksfall existierte wohl allerdings nicht, wie an den Kurswechseln der Presseberichterstattung abzulesen ist. Da aber an spezifische Erzähl- und Deutungsmuster angeknüpft werden konnte, war die Hindenburgkatastrophe kein Unglück, das die »Stimmung im Reich« zu stark ins Negative ziehen und das Vertrauen in die *deutsche* Technik²³² und die technisierte NS-Gesellschaft erschüttern konnte.²³³ Dies zeigten nicht

232 Explizit »deutsche« Technik wurde auf Grundlage von rassistischen und antisemitischen Vorstellungen als »erd- und volksgebunden« begriffen, also explizit an das rassistisch abgegrenzte und als überlegen angesehene »Deutsche Volk« gebunden, wie Torsten Meyer herausarbeitet. Die »Erdegebundenheit« bezog sich auf die Autarkiebestrebungen Deutschlands und zielte auf eine infrastrukturelle Vernetzung innerhalb des Reiches und auf weitgehenden Ausschluss des Auslandes. Vgl. Torsten Meyer, Gottfried Feder und der nationalsozialistische Diskurs über Technik, in: ders., Werner Lorenz, (Hrsg.), Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus [= Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt, Bd. 25], Münster, New York (NY), München u. a. 2004, S. 79-107, hier S. 99-101.

233 Für 1937 existierten noch keine SD-Berichte aus dem Reichsgebiet, die über eine

zuletzt auch die freiwilligen Spenden, die ein Weitermachen forderten und, dem Opfer verpflichtet, den Wiederaufstieg eines Zeppelins geradezu notwendig machten. Fast bedrohlicher für die »Stimmung im Reich« waren das Zugunglück von Genthin und die Situation des Eisenbahnsystems. Direkt nach Kriegsausbruch konnten sie die alltägliche technische Sicherheit im Reichsinnern und die Fähigkeit des Regimes, Mobilität zu ermöglichen, in Frage stellen.

1.3 Das Ringen mit den »Naturkräften« und das Problem mit ihren zivilen Opfern. Deutungen des Mensch-Technik-Verhältnisses im Nationalsozialismus

Zum Verhältnis des nationalsozialistischen Regimes zur Technik ist in Bezug auf dessen diverse Bereiche schon Zahlreiches geschrieben worden. Richard Overy zufolge legte die technische Modernisierung in der nationalsozialistischen Zeit das Fundament für die langfristige technische Entwicklung Deutschlands.²³⁴ Die Geschichtswissenschaft hat sich den technikkulturellen Aspekten des NS-Regimes verstärkt zwischen den 1970er Jahren bis in die Mitte der 1990er Jahre gewidmet. Ein entscheidendes Konzept in diesem Zusammenhang ist das des *Reactionary Modernism*, welches der Historiker Jeffrey Herf in den 1980er Jahren entwickelte.²³⁵ In seiner 1984 erschienenen Studie legt Herf dar, dass die deutsche reaktionäre Annahme »westlicher« Technologie zugleich mit einer Absage an die Ideen und Werte der Aufklärung erfolgte.²³⁶ Technisierung wurde in diesem Sinne vor allem utilitaristisch und mit nüchterner Rationalität betrachtet. Unter diesen Vorzeichen, so Herf, entstand in Deutschland eine andere Moderne als in anderen westlichen Ländern – eine von menschlichen

Einschätzung Auskunft geben könnten.

234 Vgl. Richard Overy, *War and Economy in the Third Reich*, Oxford 1994, S. 6.

235 Vgl. Jeffrey Herf, *Reactionary Modernism. Technology, Culture, and Politics in Weimar and the Third Reich*, Cambridge 2003, S. 189; Jeffrey Herf, *Reactionary Modernism. Some Ideological Origins of the Primacy of Politics in the Third Reich*, in: *Theory and Society* 10 (1981) 6, S. 805-832. Ein ähnliches Bild beschrieb Karl-Heinz Ludwig ein Jahrzehnt zuvor in seiner Arbeit über »Technik und Ingenieure im Dritten Reich«, die man unter anderem als Charakterisierung des Verhältnisses der Nationalsozialisten zur Technik und als Skizze der »Neustrukturierung« der deutschen Technikentwicklung verstehen darf: Karl-Heinz Ludwig, *Technik und Ingenieure im Dritten Reich*, Düsseldorf 1974.

236 Vgl. Jeffrey Herf, »Reactionary Modernism« and After: Modernity and Nazi Germany Reconsidered, in: Doris Kaufmann (Hrsg.), *Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus. Bestandsaufnahme und Perspektiven der Forschung* [= *Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus*, Bd. 1], Göttingen 2000, S. 65-76, hier S. 66-67, S. 75.

Werten entleerte, *reaktionäre* Moderne. So wurde Technik in der Diktatur in erster Linie zum Mittel des Machterwerbs und -erhalts und unter der Prämisse der Kriegstauglichkeit betrachtet. Nicht zuletzt war es die rationalisierte technische Tötungsmaschinerie, welche millionenfachen Mord in den Konzentrations- und Vernichtungslagern ermöglichte. Anschließend daran, aber dennoch die gesellschaftliche Komponente der Technik reflektierend, beschreibt Heinrich Adolf die, wenngleich nicht konfliktlos verlaufene, Integration einer »technisch-wirtschaftlichen Modernisierungsideologie« in den ideologisch ohnehin heterogenen Kanon des Nationalsozialismus, so dass technokratische Elemente neben ein »vorindustrielles Gesellschafts- und Normensystem«²³⁷ und die agrar-romantische Blut- und Bodenideologie treten konnten.²³⁸ So entstand ein anti-humanistischer und zugleich auf »Hebung der spezifisch deutschen Kultur« ausgerichteter ideologischer Stellenwert von Industrie-, Rüstungs- und Mobilitätstechnik und eine enge Verzahnung von Politik und Technik.²³⁹ Statt von einem rein rationalen Blick der Nationalsozialisten auf die Technik ist also auch von dem Versuch zu sprechen, in einer explizit »deutschen Technik« die Vorzüge moderner Technik mit nationalsozialistischen Zielen und Werten und dabei nicht zuletzt mit Genuss und Komfort nach amerikanischem Vorbild zu verbinden.²⁴⁰ Technik konnte und sollte in der Zeit des Nationalsozialismus beidem dienen: Krieg und Komfort.

Diese zweifelsohne wegweisenden Studien beschreiben die Ideologisierung der Technik, deren kulturellen Stellenwert und personelle und institutionelle Strukturen, gehen aber nicht auf die Vorstellung davon ein, was den Wesenskern von »Technik« in zeitgenössischer Vorstellung ausmachte. Dies zu beschreiben ist jedoch notwendig, wenn es darum geht, das Verhältnis von »Opfern« und Technik sowie von Technik und Verantwortung zu analysieren. In dieser Arbeit wurde bereits auf die Bedeutung hingewiesen, die der Technik im Nationalsozialismus zugeschrieben wurde: Technik konnte

237 Meyer, Gottfried Feder, S. 98; vgl. ebenso Riccardo Bavaj, *Die Ambivalenz der Moderne im Nationalsozialismus. Eine Bilanz der Forschung*, München 2003, S. 142-143.

238 Heinrich Adolf, *Technikdiskurs und Technikideologie im Nationalsozialismus*, in: *GWU* 48 (1997) 7, S. 429-444, hier S. 430.

239 Meyer, Gottfried Feder, S. 98, S. 103.

240 Vgl. Frank Becker, *Amerikabild und »Amerikanisierung« im Deutschland des 20. Jahrhunderts – ein Überblick*, in: ders., Elke Reinhardt-Becker (Hrsg.), *Mythos USA. »Amerikanisierung« in Deutschland seit 1900*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2006, S. 19-47, hier S. 23-24. Vgl. außerdem Philipp Gassert, *Nationalsozialismus, Amerikanismus, Technologie: Zur Kritik an der amerikanischen Moderne im Dritten Reich*, in: Michael Wala, Ursula Lehmkuhl, *Technologie und Kultur* [= Beiträge zur Geschichte der Kulturpolitik, Bd. 7], Köln, Weimar, Wien 2000, S. 147-172, hier S. 148.

sowohl als nationalistischer und ökonomischer Hoffnungsträger als auch als Symbol für Fortschritt, Überlegenheit und Machtfülle nach innen und außen interpretiert werden. Von technischer Vervollkommenung hing in dieser Logik nicht nur die Idee von Fortschritt im Sinne stetiger, aber undefinierter Verbesserung und nicht zuletzt die Befähigung zur Kriegsführung ab, sondern der Weg dorthin galt auch als Bewährungsprobe eines »Volkes«, das zu beweisen hatte, dass es technische Rückschläge verkraftete und vor allem konsequent auf einen finalen Status von Vollkommenheit hinarbeitete. Die Unvollkommenheit der Technik sollte durch Perfektionierung überwunden werden und Machbarkeitsfantasien ließen keinen Zweifel daran, dass dies auch gelingen könne, wie Thomas Rohkrämer betont und somit Zivilisationskritik nicht als Kern der nationalsozialistischen Ideologie bewertet.²⁴¹ Welchen Mehrwert diese technische Vollkommenheit im Einzelnen haben würde, blieb abstrakt. Technisierung und die möglichst autonome Rohstoffproduktion Deutschlands wurden spätestens mit dem zweiten Vierjahresplan 1936/37 im Zeichen der Aufrüstung für einen Krieg um »Lebensraum« forciert.²⁴² Die allgegenwärtige sozialdarwinistische Lebenskampfadeutung wurde bereits zuvor nicht nur auf die Ideologie eines »Rassenkampfs«, sondern auch auf den Bereich des Technischen übertragen. Gegner in diesem Kampf war nicht die Technik selbst, sondern es waren die »Naturkräfte«. Fortschritt bedeutete die »Unterwerfung der Natur, deren scheinbar unverrückbare Grenzen nicht länger galten«, wie Katharina Trittel in ihrer Dissertation über »Hermann Rein und die Flugmedizin« schreibt.²⁴³ In der zeitgenössischen Vorstellung bestand eine Gegnerschaft zwischen diesen »Naturkräften« und »dem Menschen« als Kollektivsingular. Mittels Technik versuchten Menschen, diese Kräfte zu beherrschen und zu nutzen. Die »Naturkräfte« waren mächtig und ungestüm, die Technik dagegen der Versuch, diese Kraft in kontrollierte Bahnen zu lenken. Die »Naturkräfte« waren physische Kräfte, die für den Menschen nicht gänzlich zu erfassen waren, im Verborgenen wirkten und durch physikalische Phänomene zutage traten.²⁴⁴ Sie umfassten »eine Viel-

241 Vgl. Rohkrämer, *Eine andere Moderne*, S. 25, S. 35, S. 349, S. 355.

242 Vgl. zum Stellenwert von Wissenschaft, Industrie und Technik im »Dritten Reich«: Rüdiger Hachtmann, *Wissenschaftsmanagement im »Dritten Reich«*. Geschichte der Generalverwaltung des Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft, Bd. 1 [= Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus, Bd. 15], Göttingen 2007, S. 571-576. Besonders die Reihe zur Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft thematisiert diese Zusammenhänge. Vgl. auch Helmut Maier, *Forschung als Waffe. Rüstungsforschung in der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft und das Kaiser-Wilhelm-Institut 1900-1954/48*, Bd. 1 und 2 [= Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus, Bd. 16], Göttingen 2007.

243 Trittel, *Hermann Rein*, S. 43.

244 Vgl. Martin Wagenschein, *Zusammenhänge der Naturkräfte. Das Gefüge des*

fältigkeit von Erscheinungen und Kräften: Licht, Schall, Schwere, Elektrizität und andere[]«, wie der deutsche Physiker Martin Wagenschein in einem Einführungswerk über die »Zusammenhänge der Naturkräfte« schrieb.²⁴⁵

Die Auffassung eines Antagonismus von Mensch und Naturkräften und der Technik als Mittlerin war nicht erst seit der Machtübernahme der Nationalsozialisten entstanden, sondern existierte in dieser Form bereits seit dem 19. Jahrhundert.²⁴⁶ Allerdings wurde der Stellenwert des Kampfes und die Übertragung auf das Völkische hier deutlich hervorgehoben.

Diese Vorstellung von Technik hatte nichts gemein mit kulturpessimistischen Reflektionen, wie sie Max Weber anstellte, in denen er eine Überformung des menschlichen Lebens durch Technik sowie ihr inhärente gefühlscalte Rationalität und den »modernen okzidentalen Kapitalismus« befürchtete.²⁴⁷ In Webers Vorstellung, welche die technikbezogene Kulturkritik in philosophischen Kreisen für die folgenden Jahrzehnte prägen sollte, war es nicht die Technik, welche die Naturkräfte in den Dienst des Menschen stellte und gelegentlich versagte, sondern die Technik wurde zum Instrument der Beherrschung, das alles durchdringen und so den Menschen in den Dienst der Technik zu zwingen vermochte.²⁴⁸ Den Konnex zwischen Technisierung der Lebenswelt und Herrschaft stellte auch Albert Speer, unter anderem Reichsminister für Bewaffnung und Rüstung, in der Retrospektive explizit her: »In der Gefahr, von der Technik terrorisiert zu werden, steht heute jeder Staat der Welt. In einer modernen Diktatur scheint mir dies aber unvermeidlich zu sein. [...] Nicht wir beherrschen die Technik, sondern die Technik bestimmt unser Leben in einer sehr eigenständigen Weise.«²⁴⁹ Allenfalls Bedenken hinsichtlich drohender Massen-

physischen Naturbildes, Braunschweig 1937, S. VII.

245 Ebd. Erstaunlicherweise setzt Wagenschein die »Naturkräfte« in dieser Einführung nicht in Bezug zur menschlich erschaffenen Technik, sondern lässt sie für sich stehen. Naturkräfte existieren demnach unabhängig vom Menschen und sind, anders als Technik, eine autonome Erscheinung. Denkt man diese Logik weiter, wäre Technik ohne diese Kräfte sinnlos und ohne den Menschen würde sie nicht existieren.

246 Vgl. Deilmann, Weshalb die Technik ihre Lakaien fressen darf, S. 39. Vgl. auch als exemplarische Quelle: Hermann Töpfer, Die Naturkräfte im Dienst des Menschen [= Sammlung gemeinverständlicher wissenschaftlicher Vorträge], Hamburg 1891.

247 Max Weber, Gesammelte Aufsätze zur Religionssoziologie, Bd. 1, Tübingen 1920, S. 10–12.

248 Weber selbst sollte die Machtübernahme der Nationalsozialisten nicht mehr erleben, doch emigrierten die Soziologen, die in seinen Denktraditionen fortarbeiteten. Wie Carsten Klingemann konstatiert, wurde Webers Denken allerdings nicht per se von den Nationalsozialisten diskreditiert. Vgl. Carsten Klingemann, Soziologie im Dritten Reich, Baden-Baden 1996, S. 211.

249 Albert Speer, Technik und Macht, hrsg. von Adelbert Reif, Esslingen am Neckar

arbeitslosigkeit wurden von führenden Ingenieuren zur Zeit des Nationalsozialismus formuliert.²⁵⁰

Das im Zusammenhang mit technischen Katastrophen und Unfällen deutlich werdende Technikbild der nationalsozialistischen Propaganda folgte diesen philosophischen Warnrufen nicht, nicht zuletzt, da individueller Freiheit in der Ideologie kein eigener Wert beigemessen wurde.²⁵¹ Stattdessen wurde Technik schlicht als Instrument interpretiert, um den Gegner, die Naturkräfte, zu unterwerfen und zu nutzen, um den menschlichen Wirkungskreis zu erweitern und in diesem Zusammenhang sich selbst zu überwinden und zu beweisen. Schlussendlich wiederum diente Technik zur Unterwerfung des menschlichen »Feindes« im Kriege. Der propagierten Vorstellung entsprechend besaßen technische Gegenstände einen neutralen Charakter.²⁵² Über die Wertfreiheit ihrer Entwicklung und Anwendung wurden insbesondere nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs zahllose Debatten geführt.²⁵³ Diese Vorstellung von »neutraler Technik« war in erster Linie einem Fortschrittsglauben verpflichtet, welcher der funktionierenden Technik zwar

1979, S. 66.

250 So beispielsweise von Gottfried Feder, Ingenieur und Politiker. Vgl. Meyer, Gottfried Feder, S. 105.

251 Vgl. ebd., S. 99.

252 Zur kolportierten Neutralität von Technik und von Ingenieuren vgl. Thomas Hänseroth, Technischer Fortschritt als Heilsversprechen und seine selbstlosen Bürgen. Zur Konstituierung einer Pathosformel der technokratischen Hochmoderne in Deutschland, in: Hans Vorländer (Hrsg.), Transzendenz und die Konstitution von Ordnungen, Berlin, Boston (MA) 2013, S. 267–288, hier S. 281–286. Diese Einstellung ist auch über das Ende des Zweiten Weltkriegs hinaus tradiert worden, wobei dies nicht unbestritten blieb. Ein aktuelles Beispiel für die Frage nach der Unschuld der Technik und der Schuld des Anwenders sind die Debatten über das Waffenrecht in den USA.

253 Über die Schuld und Unschuld von Forschung und Technik in der Zeit des Nationalsozialismus wurde in der historischen Forschung seit den 1990er Jahren verstärkt geschrieben. Hier wird aber weniger die eher philosophische Frage diskutiert, ob Technik per se schuldig sein kann, sondern eher, welche Position Wissenschaftler mit ihrer Forschung in Diensten des Regimes einnehmen. Die Verantwortung »des Ingenieurs«, so wurde 1950 auf einer Konferenz festgelegt, liege darin, Technik und Forschung in den Dienst des Menschen zu stellen und Missbrauch zu verhindern. Dies aber bezieht sich vor allem auf den kriegesischen Einsatz, weniger auf eine generelle Verantwortung für die Funktion technischer Objekte. Vgl. exemplarisch: Helmut Maier, Aus der Verantwortung gestohlen? »Grundlagenforschung« als Persilschein für Rüstungsforschung am Kaiser-Wilhelm-Institut für Metallforschung vor und nach 1945, in: Werner Lorenz, Torsten Meyer (Hrsg.), Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus [= Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt, Bd. 25], Münster, New York (NY), München u. a. 2004, S. 47–77, hier S. 53–56.

einerseits höchste gesellschaftliche und kulturelle Bedeutung zumaß,²⁵⁴ Unfälle aber andererseits in erster Linie als physische Phänomene betrachtete, denen allenfalls das Schicksal als metaphysische, determinierende Kraft zugrunde lag. Derartige Deutungen zeichneten sich bereits im 19. Jahrhundert ab und waren im Zusammenhang mit technischen Pionierunternehmungen virulent.²⁵⁵

Unfälle und Katastrophen waren in der Logik dieser Technikbetrachtung das Resultat einer Fehlfunktion oder eines Defekts der Technik, die in diesem Sinne Mittlerin zwischen Naturkräften und Menschen war und die deren unmittelbares Zusammentreffen zu verhindern hatte. Dies galt sowohl im Falle der Eisenbahnen und Luftschiffe als auch der Industrie. Woraus ein Versagen resultierte, musste aufgeklärt werden – der weitere Betrieb konnte nicht ohne Ursachenbekämpfung und Wiederherstellung von Sicherheit, oder eher des Gefühls von Sicherheit, erfolgen.²⁵⁶ Allzu häufig, und so auch im Falle der Explosion des *Hindenburg*, wurde das Schicksal, eine weitere mysteriöse Kraft, verantwortlich gemacht. Zwar räumte der abschließende Ursachenbericht physische Einflüsse als Grundursache ein, nämlich »elektrische Ladung« durch die herabgelassenen Landetaue, wies aber nicht auf potenzielle Mängel am System Zeppelin hin, auf die dieses Phänomen zurückzuführen wäre, und ließ die Frage, ob solch eine physikalische Reaktion nicht abzusehen und zu vermeiden war, gar nicht erst aufkommen.²⁵⁷ Das Schicksal als deterministische Kraft fungierte als Platzhalter für detailliertere Auseinandersetzungen mit der Frage, wie es zur elektrischen Ladung und zu der Entzündung des Luftschiffs kommen konnte. Dementsprechend verschleierte es auch Verantwortlichkeiten. Das Schicksal war Zufall und metaphysische Vorbestimmung zugleich. Es gebot fatalistische Ergebnisheit gegenüber den Ereignissen und seinen Folgen. Die Bedeutung des Schicksalsbegriffs selbst war nicht eindeutig, wie Franziska Rehlinghaus' Studie für den Zeitraum von der Frühen Neuzeit bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges zeigt. Rehlinghaus' Ergebnisse lassen sich durchaus auch auf die darauffolgende Zeit übertragen. Als »neuzeitlicher Grundbegriff« war er mit vielerlei changierenden Bedeutungen aufgeladen.²⁵⁸ So diente er kon-

254 Vgl. hierzu Meyer, Gottfried Feder, S. 98.

255 Vgl. Haude, Zur Medialität von Zeppelinunfällen, S. 217.

256 Vgl. zu Sicherheit als Gefühl: Conze, Securitization, S. 456–457, S. 461; zur Beziehung zwischen Ursachenforschung und der Wiederherstellung des Gefühls der Sicherheit siehe Bartels, Katastrophen und Kausalität, S. 197.

257 Tittel, LZ 129 »Hindenburg«, S. 41.

258 Franziska Rehlinghaus, Die Semantik des Schicksals. Zur Relevanz des Unverfügbaren zwischen Aufklärung und Erstem Weltkrieg [= Historische Semantik, Bd. 22], Göttingen 2015, S. 213.

junktional als politisches Argument.²⁵⁹ Er fungierte vor und, wie sich zeigt, auch nach dem Ende des Ersten Weltkrieges als Erklärungsmuster für das Unklärbare.²⁶⁰ Dies wurde gerade im Zusammenhang mit Unfällen deutlich, wenn es um Einzelheiten ging, die nicht erklärt werden konnten oder sollten.²⁶¹

Sich dem eigenen Schicksal zu unterwerfen und es in den Dienst einer höheren Sache zu stellen, im Falle der Hindenburgkatastrophe der technischen Fortentwicklung des deutschen Volkes, verband das Einzelschicksal mit einer höheren Aufgabe und rechtfertigte so den Tod des Individuums. Auf diese Weise wurde auch eine gedankliche Brücke zu den Opfer- und Heldendeutungen des Ersten Weltkrieges geschlagen.²⁶² Wenn Technikentwicklung ein Kampf war, so waren Opfer in diesem Kampf nur folgerichtig und werteten zugleich das auf, wofür sie gestorben waren. Individueller Unversehrtheit und persönlichem Glück wurde in der nationalsozialistischen Ideologie höchstens ein funktionaler Wert zugemessen, viel eher hatte sich der Einzelne dem Erhalt und der Fortentwicklung des eigenen »Volkes« unterzuordnen: Dies galt für den Krieg ebenso wie für technische Entwicklung.²⁶³ Eine metaphysische Botschaft oder ein höherer Sinn abseits des Dienstes für die Nation wurde vom Regime in einer Katastrophe nicht erkannt – die Nation und ihr kulturelles Fortschreiten durch die Technik war dessen genug. Das Selbstopfer hob den Einzelnen auf eine höhere Ebene. Durch metaphysische Überhöhung, beispielsweise des Luftschiffes, wurde dieser Effekt noch verstärkt und sakralisiert.²⁶⁴ Zugleich verwischte das Schicksal drängende Fragen nach Verantwortung: Technische Defekte waren unvorhersehbar, unerklärlich und mussten von daher Schicksal sein. Exemplarisch beschrieb das *Frankfurter Volksblatt* die offizielle Interpretation der Todesfälle:

259 Vgl. ebd., S. 270.

260 Vgl. ebd., S. 414.

261 Vgl. Amerigo Caruso, Der letzte vormoderne Unfall? Der Tod Friedrich Augusts II. von Sachsen auf einer Reise in Tirol (1854), in: ders., Birgit Metzger (Hrsg.), Grenzen der Sicherheit. Unfälle, Medien und Politik im deutschen Kaiserreich, Göttingen 2022, S. 190–212, hier S. 191.

262 Vgl. hierzu: Münkler, Fischer, Nothing to kill or die for, S. 352.

263 Zur Unterordnung des Einzelnen unter das »nationalsozialistisch definierte Gemeinwohl« gehen die Publikationen ins Unüberschaubare. Besonders Literatur zu Fragen der »Volksgemeinschaft« geht darauf ein. Hier sei auf ein einführendes Kapitel von Dietmar und Winfried Süß verwiesen: Süß, Süß, Volksgemeinschaft und Vernichtungskrieg, S. 80.

264 Ähnliche Überlegungen zur Sakralisierung des Unfalltodes stellt Caruso an: Caruso, Der letzte vormoderne Unfall, S. 191.

Denn die Helden vom »Hindenburg« wurden Opfer einer großen Idee, sie fielen für den Gedanken der deutschen Luftfahrt. Sie fielen so, wie sie gelebt hatten, als Kämpfer. Ihr Leben war hart und der Tod kam schnell und unerbittlich. Dieser Faustschlag des Schicksals aber, der sie hinwegraffte, traf sie nicht allein, sondern das ganze deutsche Volk.²⁶⁵

Diese Interpretation bot durch die proklamierte Selbstopferung eine Anknüpfungsmöglichkeit an das Heldentum, was wiederum sowohl an den militärischen Heldentod als auch an den freiwilligen Pioniertod anschloss. Vor allem Pioniere auf technischem Gebiet hatten mit einem frühen Tod zu rechnen, wussten jedoch um diese Gefahr und wurden ob ihres Wagemuts verehrt.²⁶⁶ Die deutsche Propaganda schloss an die Zeit der Luftfahrtpioniere an, um die Deutungsmacht über die Toten und Verwundeten der Hindenburgkatastrophe zu beanspruchen.

Dem Roman »Kabinenjunge Werner Franz vom Luftschiff *Hindenburg*« hatte der Autor von Medem in seinem Vorwort die eindringliche Botschaft vorangestellt, dass es ohne den »vorwärtsstürmenden Willen entschlossener Männer« keinen Fortschritt geben könne.²⁶⁷ Opfer für die Nation wurden dieser Logik entsprechend nicht nur auf dem Schlachtfeld erbracht, sondern auch im Kampf mit den »Naturkräften« in Friedenszeiten. »Opfer sind unvermeidlich, wenn es gilt, große Gedanken in die Tat umzusetzen«, folgerte der Autor.²⁶⁸ Dieser prägnante Satz entsprach der gängigen Interpretation, dass Technik, Fortschritt und die Notwendigkeit, hierfür Opfer zu erbringen, untrennbar verwoben waren. Mit einer entsprechenden Deutung wurde der Staatssekretär für Schifffahrt, Wasserbau und Kraftverkehr, Gustav Koenig, am 8. Mai 1937 in deutschen Zeitungen zitiert:

»Das Luftschiff »Hindenburg« ist in Lakehurst ein Opfer geworden auf dem Wege, den die Menschheit gehen muß, um den alten Traum von der schnelleren Ueberwindung des Raumes zu verwirklichen, ein Weg, den sie auch nach der Katastrophe mutig weitergehen wird.« Wenn man auch heute erneut gesehen habe, welchen Gefahren die Pioniere des Luftschiffverkehrs ausgesetzt seien, so werde Deutschland doch den beschrittenen

265 Die tiefe Verpflichtung der Lebenden, in: Frankfurter Volksblatt vom 24. 5. 1937, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937.

266 Vgl. zu diesem Zusammenhang Deilmann, Weshalb die Technik ihre Lakaien fressen darf, S. 39.

267 Ebd., S. 103.

268 Ebd., S. 7.

Weg fortsetzen, um die führende Nation in der Weltluftschiffahrt zu bleiben.²⁶⁹

Koenigs Aussage thematisierte den Zeppelin pars pro toto als »Opfer« und schloss implizit die menschlichen Toten und Verletzten mit ein, ohne sie explizit zu nennen. Noch entscheidender aber war, dass diese Deutung den Unterschied zwischen früherer experimenteller Zeppelfahrten zu Anfang des Jahrhunderts und der kommerziellen Passagierbeförderung in den 1930er Jahren ausblendete. Im Hinblick auf die Havarie des *Hindenburg* ergab sich hinsichtlich der Deutung der Verletzten und Toten ein Problem: Luftschiffe waren für derart sicher erklärt worden, dass sie den Linienpassagierverkehr mit technischen Laien an Bord aufgenommen hatten. Bei den Todesopfern und Verletzten handelte es sich in nicht geringer Zahl um zahlende Kundinnen und Kunden, nicht um experimentierfreudige Abenteurer, die wissentlich und um des Ruhmes Willen ein hohes Risiko eingingen. Letzteres war selbst den Angestellten der Zeppelinreederei nicht zu unterstellen, doch waren sie zumindest mit den technischen Zusammenhängen und Gefahren vertraut. Der mediale Fokus auf die verletzten Kapitäne und Angestellten stützte das Anknüpfen an früheres Pioniertum. Technische Laien, also Passagiere und vor allem Frauen und Kinder, wurden dadurch dem Mittelpunkt der medialen Aufmerksamkeit entzogen. Deren Hauptinteressen hatten in der Beförderung gelegen und darin, eine angenehme Reise zu erleben. Die Diskrepanz zwischen den früheren »Pionieren« und den zahlenden Gästen des Linienflugverkehrs konnte durch die mediale Schwerpunktlegung zwar nicht aufgelöst, aber in den Hintergrund gestellt und entschärft werden. Kurzerhand wurden in der Berichterstattung, wie exemplarisch auch der Ansprache Koenigs zu entnehmen ist, auch die Passagiere zu Pionieren der Luftfahrt erklärt, ohne explizit zu machen, welche Bereitschaft sie dazu hatten oder welchen Beitrag sie jenseits des Fahrscheinkaufs zum Betrieb der Luftschiffe leisteten. Hermann Göring, als Reichsminister der Luftfahrt, ließ über das Deutsche Nachrichtenbüro einen Aufruf zum Festhalten an der Zeppelintechnik in den deutschen Zeitungen verbreiten, der in Anbetracht des geringen Stellenwertes der Luftschiffe für Kriegspläne eher eine Ermahnung zum Glauben an die Sicherheit deutscher Technik war. Die Toten und Verletzten wurden auch hier zu Pionieren erklärt, allerdings mit einem inhaltlichen Kniff, der nichts am Versuch änderte, die Verunglückten als legitime Opfer darzustellen, doch die Deutung graduell näher an die tatsächlichen Umstände anpasste: Die Passagiere wurden als Pioniere des Luftschifflinienverkehrs statt der Luftschiffentwicklung interpretiert.

269 Neuer Zeppelin fährt im Herbst nach USA, in: Frankfurter Volksblatt vom 8. 5. 1937, in: LZA Friedrichshafen, Ztg.-Slg. 1937.

Ein harter Schlag hat die deutsche Luftfahrt getroffen. Mit ihr gedenkt das ganze deutsche Volk in tiefer Trauer und Erschütterung der Opfer, die ihr Leben bei der Katastrophe unseres stolzen Luftschiffes »Hindenburg« lassen mußten. Sie waren wahrhafte Pioniere des Weltluftschiffverkehrs und als solche leben sie für uns fort, die Besatzung, die pflichttreu bis zum Tode ihren Dienst erfüllt hat, und die Passagiere, die durch ihr Vertrauen zum deutsch-amerikanischen Uebersee-Luftverkehr dies große Werk mit-fördern halfen.²⁷⁰

Sinnzuschreibungen und die Einreihung der Verunglückten in alte Deutungsstrukturen konnten nur dadurch gelingen, dass Unterschiede zwischen Passagieren und der Besatzung und vor allem der Fakt, dass es sich um einen Linienflug und nicht um ein Experiment gehandelt hatte, so gut wie übergangen wurden. Andernfalls wären die zivilen, unfreiwilligen Opfer der Hindenburgkatastrophe zu einem erklärungsbedürftigen Problem geworden. Daraus lässt sich schließen, dass »Opfer« von Technik nur so lange akzeptabel waren, wie sich die Technik in experimentellem Zustand befand. Eine Ausnahme war die Kriegstechnik, bei der gegnerische Einwirkung als Ursache und Legitimation von Verletzten und Toten benannt werden konnte und das Sterben an der Front nicht auf Technik, sondern auf den sie bedienenden »Feind« zurückgeführt wurde.²⁷¹

Das Augenmerk wurde in der Folgezeit auf die toten Besatzungsmitglieder gelegt. Auf sie fokussierte die Berichterstattung über die feierliche Empfangnahme der Überlebenden und der Toten und die Beerdigungszeremonien. Die Toten wurden mit militärischen Ehren und gemäß NS-Feierzeremoniells beigesetzt.²⁷² Sie wurden auf diese Art und Weise der Kontrolle ihrer Angehörigen entzogen und die Beerdigung wurde zu einer öffentlichen, propagandistischen Veranstaltung. Der Tod dieser Personen wurde vollständig vom Regime vereinnahmt und der oben dargelegten Sinngebung unterworfen, für persönliche Trauer und Sinngebung der Angehörigen blieb kein Platz. Über die Beisetzung von Privatpersonen oder das weitere Ergehen anderer Staatsangehöriger war für die deutsche Bevölkerung nichts Weiteres in Erfahrung zu bringen.

270 Deutsches Nachrichtenbüro, Morgenausgabe vom 8. 5. 1937 (Nr. 589), S. 1.

271 Zur Interpretation und der Benachrichtigung von Verwandten von Kriegstoten des Zweiten Weltkrieges vgl. Nina Janz, Von Toten und Helden. Die gefallenen Soldaten der Wehrmacht während des Zweiten Weltkrieges, in: Archiv für Sozialgeschichte 55 (2015), S. 177-203.

272 Vgl. die konzise Untersuchung von Behrenbeck, Der Kult um die toten Helden, S. 276-282, S. 325-333.

Auch im Dezember 1939 war in Genthin das *Schicksal* am Werk gewesen. Allerdings wurde in diesem Fall nicht unbeherrschten, metaphysischen Naturkräften die Schuld für den fatalen Auffahrunfall gegeben, sondern einem Menschen: dem Lokführer.²⁷³ Dem Abschlussbericht des Ortsgruppenleiters ist zu entnehmen, dass die Bahnanlagen im Zusammenhang mit dem folgenden Strafprozess zumindest in Teilen auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft und Zeugen angehört wurden.²⁷⁴ Ein Festfrieren der Anlagen wurde nach Angaben des Ortsgruppenleiters bei den Untersuchungen im Juni für »unwahrscheinlich« erklärt.²⁷⁵ Den Beteuerungen des Lokführers Wedekind, durch vorherrschenden Nebel in seiner Sicht eingeschränkt gewesen zu sein, wurde keine Beachtung geschenkt, obgleich die Signalanlagen während der Verdunklung nach oben zusätzlich abgeschildert gewesen sein mussten. Ihm wurde stattdessen vom Staatsanwalt vorgeworfen, »nicht mit der genügenden Vorsicht« gehandelt und »durch eine nicht zu verstehende Fahrweise seine Dienstpflicht verletzt« zu haben.²⁷⁶ Der Urteilsbegründung ist zu entnehmen, dass angenommen wurde, dass Wedekind in jedem Fall seine Pflicht verletzt habe und die Signale hätte erkennen müssen. Dass die Umstände weitaus komplexer gewesen zu sein scheinen, wie Hans Joachim Ritzau allerdings ohne konkrete Quellenangaben ausführt, wurde vom Gericht nicht zu Kenntnis genommen.²⁷⁷ Wedekind wurde zu einer Gefängnisstrafe von drei Jahren verurteilt, womit das Strafmaß sechs Monate unter der von der Staatsanwaltschaft geforderten Gefängniszeit lag.²⁷⁸ Obwohl eine Untersuchung der Anlagen und Zeugenvernehmungen durchaus durchgeführt wurden, ist auffällig, dass der abschließend festgestellte und als offiziell geltende Unfallhergang mit dem übereinstimmte, der bereits am 23. Dezember 1939 in der Genthiner Zeitung

273 Vgl. Das Eisenbahnunglück auf dem Genthiner Bahnhof vor Gericht, in: Genthiner Zeitung vom 7. 6. 1940, in: StAMu Genthin, IV 2. T. H 19, Bahnhof Genthin.

274 Bericht des Landratsamts über die abschließende Verhandlung der 6. Strafkammer des Landgerichts Magdeburg am 5. und 6. Juni 1940 in Genthin, 10. Juni 1940, in: StAMu Genthin, Archivakte 816, S. 3.

275 Vgl. ebd.

276 Bericht des Landratsamts über die abschließende Verhandlung der 6. Strafkammer des Landgerichts Magdeburg am 5. und 6. Juni 1940 in Genthin, 10. Juni 1940, in: StAMu Genthin, Archivakte 816, S. 4.

277 Ritzau gibt an, dass die Personaldecke für den Betrieb dieser Züge nicht ausreichend war, die eingesetzten Züge teilweise gravierende Mängel aufwiesen und die Zugführer zum Teil Altersprobleme hatten und nur aus kriegsbedingtem Personal-mangel eingesetzt wurden. Vgl. Ritzau, Schatten der Eisenbahngeschichte, S. 282-284.

278 Bericht des Landratsamts über die abschließende Verhandlung der 6. Strafkammer des Landgerichts Magdeburg am 5. und 6. Juni 1940 in Genthin, 10. Juni 1940, in: StAMu Genthin, Archivakte 816, S. 4.

aufgeführt wurde.²⁷⁹ Dass menschliche Schuld an dem Unglück bestehen müsse, schien von Beginn an festgestanden zu haben. Von einem vollständig schematischen Verfahren kann jedoch nicht gesprochen werden. Die beiden Mitangeklagten – der Heizer und der Stellwerkswärter – wurden gegen den Antrag des Staatsanwalts freigesprochen, da Ersterem geglaubt wurde, dass er durch das Heizen geblendet gewesen sei, und angenommen wurde, dass Zweiter den auffahrenden Zug tatsächlich aufhalten wollte.²⁸⁰

Die Deutung des Zugunglücks fiel sehr viel weniger pathosgeladen aus als die des Endes des *Hindenburg*. Es wurde sowohl in internen Berichten als auch in Zeitungsberichten in Form eines Ursache-Wirkung-Komplexes anhand der Geschehensabläufe beschrieben.²⁸¹ Das Geschehen wurde als trauriges Ereignis betrachtet, besaß aber in der nationalsozialistischen Interpretation keine weitreichendere Wirkung, die über persönlichen Verlust in der Vorweihnachtszeit hinausging.²⁸² Das Schicksal der Toten, Verletzten und Trauernden war tragisch, musste aber hingenommen werden und besaß keinen nationalen oder fortschrittsrelevanten Sinn, wie er der Hindenburgkatastrophe zugerechnet wurde. Aus dem Zugunglück ließen sich dementsprechend keine Lehren ableiten, sondern es musste die Ursache ausfindig gemacht und beseitigt werden. Weil aber das Eisenbahnsystem in einer tiefen Krise steckte, die in erster Linie durch den begonnenen Krieg bedingt war, und sich daher kaum Abhilfe schaffen ließ, war es logisch, einzelnen Personen die Schuld für das Unglück anzulasten, um der Aufklärung Genüge zu tun.

Die Toten und Verletzten waren nach weiterer Deutung, welche die Zeitungen vorgaben, Opfer des Schicksals geworden, also des Zufalls oder der Vorsehung. Das Schicksal und die Technik gingen eine enge Verbindung ein, beide waren unvorhersehbar und ihr Wirken schlug gelegentlich zerstörerische Bahnen ein. Allerdings war hier nicht vom Opfer im Sinne des *sacrifice* zu sprechen, da ihr Tod keinen höheren Sinn besaß: Sie hatten einfach Pech gehabt. Wenn dem Unglück irgendetwas Positives abzugewinnen war, dann der volksgemeinschaftlich interpretierte Einsatz der Helfenden für die Verunglückten.

Innenpolitisch aber hatte das Unglück mehr Bedeutung, als aus den wenigen öffentlichen Berichten zu ersehen war. Die Meldung aus dem Reich

279 Vgl. Das schwerste Unglück der deutschen Eisenbahngeschichte, in: Genthiner Zeitung vom 23. 12. 1939, in: StAMu Genthin, IV 2.T. H 19, Bahnhof Genthin.

280 Bericht des Landratsamts über die abschließende Verhandlung der 6. Strafkammer des Landgerichts Magdeburg am 5. und 6. Juni 1940 in Genthin, 10. Juni 1940, in: StAMu Genthin, Archivakte 816, S. 5.

281 Vgl. Das Eisenbahnunglück auf dem Genthiner Bahnhof vor Gericht, in: Genthiner Zeitung vom 7. 6. 1940, in: StAMu Genthin, IV 2.T. H 19, Bahnhof Genthin.

282 Vgl. ebd.

vom 27. Dezember 1937, die bereits oben zitiert wurde, beinhaltet zwei zentrale Begriffe: »Die mehrfachen schweren Eisenbahnunglücke [...] haben das Vertrauen der Bevölkerung in die Verkehrssicherheit der Reichsbahn schwer erschüttert. Es werden weitestgehende Mutmaßungen über die Ursache und die Schuldfrage an den herrschenden Zuständen erörtert.«²⁸³

Der Begriff »Verkehrssicherheit«, der im Zusammenhang mit dem Unglück des *Hindenburg* nicht fiel – es war dort eher von Beweisen der Zuverlässigkeit die Rede – verweist darauf, dass ein grundsätzlicher Anspruch darauf existierte, dass Linienverkehrsmittel *sicher* sein mussten. Technik, die im Alltag auf Laien traf, musste so störungsfrei funktionieren, dass keine lebensgefährlichen Unfälle zu erwarten waren. Bei der Eisenbahn handelte es sich nicht mehr um experimentelle Technik. Der »technische Fortschritt« im Sinne einer Vervollkommenung bezog sich nicht nur auf Höher, Schneller und Weiter, sondern auch auf Sicherheit. Eine solche Entwicklungsstufe wurde offenbar dann erwartet, wenn ein technisches Gerät in den täglichen Massengebrauch überging. Diese Erwartung der Bevölkerung wurde vonseiten des SD-Berichtes aufgenommen. Zugleich zeigt die Tatsache, dass dieses Phänomen beobachtet und mahnend zur Kenntnis gebracht wurde, dass die Regierung Sicherheit der Alltagstechnik als ihre Aufgabe ansah. Dass nicht allein das Versagen eines einzigen unaufmerksamen Lokführers zur Katastrophe geführt haben konnte, sondern »die herrschenden Zustände« das Eisenbahnsystem im Winter 1939 alles andere als optimal funktionieren ließen und es deshalb immer wieder zu Zwischenfällen und Unfällen kam, war offenbar sowohl in der Bevölkerung bekannt als auch dem oberen SS-Führungskader bewusst. Die Eisenbahn als Transportsystem war zu diesem Zeitpunkt alternativlos, weshalb die Abkehr davon unwahrscheinlich war. Doch war die Reichsregierung, und vor allem Hitler selbst, stets wachsam, was die »Stimmung im Reich« und die Zustimmung der Bevölkerung anbetraf.²⁸⁴ Das Unglück als Teil des technisierten Lebens zu bewerten, die Toten und Verletzten als tragische Opfer zu beklagen und das Unglück ansonsten geringstmöglich öffentlich anzusprechen, war offenbar eine Möglichkeit, Missstände nicht noch weiter thematisieren zu müssen.

Die Deutungen des Versagens von exklusiver Technik, welche die Schwelle zwischen experimenteller Technik zur Alltagstechnik jüngst überschritten hatte und der großer propagandistischer Wert beigemessen wurde, und alltäglich gewordener Technik unterschieden sich vor allem hinsichtlich der Interpretation ihrer Opfer. Konnten die einen, nicht zuletzt aufgrund der Geschichte der

283 Meldungen aus dem Reich (Nr. 33) vom 27. 12. 1939, S. 606.

284 Vgl. Longerich, Heinrich Himmler, S. 230; vgl. auch hinsichtlich der Auslands-
presse: Domeier, Weltöffentlichkeit, S. 108.

Zeppelinentwicklung, gerade noch als Pioniere der Luftfahrt gedeutet und ihrem Verunglücken ein großer, nationaler Sinn abgewonnen werden, so wurden die anderen implizit als gelegentliche, zufällige Opfer der Technik betrachtet, deren Tod kein Nutzen abgewonnen werden konnte. Beide Deutungsstrategien verschleierte technische Schwierigkeiten, wie den Einsatz von Wasserstoff statt Helium oder die kriegsbedingte Eisenbahnkrise, die auf die Politik des Regimes zurückzuführen waren und zum Entstehen der jeweiligen Katastrophe beigetragen hatten. Die Deutungshoheit über die Opfer und die Ursache zu beanspruchen, was in der Situation der zensierten Presse zumindest offiziell gelingen konnte, bedeutete, die Forderung nach weitreichenden Veränderungen gar nicht erst zuzulassen und Zweifel an der Sicherheit im Reich sofort zu unterdrücken. In letzter Konsequenz bedeutete diese vollständige Einhegung der Elemente einer Katastrophe – der Erzählung des Ablaufs und einer schnellen Rettung, der Verkündung einer Ursache und der Deutung der Toten und Verletzten – das schnelle Ende des Sprechens über die Katastrophe. Alle Fragen waren beantwortet, sodass zur Tagesordnung übergegangen werden konnte.

1.4 Was am Ende aufgewogen wird.

Konflikte um die Bemessung von Versicherungsauszahlungen

Von einem Übergang zur Tagesordnung konnte für viele der Überlebenden und Hinterbliebenen der beiden Katastrophen so bald nach dem Ereignis nicht die Rede sein. Standen die Rückführung der Toten und Überlebenden, die Ursachenaufklärung und Bekräftigungen des Weitermachens im medialen Fokus und somit der Öffentlichkeit, so fand das Nachspiel für die Betroffenen der Katastrophe von Lakehurst weitestgehend im Verborgenen statt. Unfälle, noch dazu derart verheerend wie die Explosion des *Hindenburg* oder das Zugunglück von Genthin, verursachten körperliche Verletzungen, materielle Zerstörung und infolgedessen finanzielle Kosten.

Wurde bisher die propagandabezogene Deutung der Betroffenen thematisiert, soll sich nun anhand der Zuweisung von Hilfeleistungen den Ansprüchen und der Selbstdeutung der Betroffenen genähert werden. Im Zusammenhang mit den Vorstellungen, welche Hilfe notwendig und angemessen sei, kann auf die Anerkennung dessen geschlossen werden, was als Schaden und Verletzung gelten durfte, welchen Stellenwert den Betroffenen zuerkannt wurde und auch, wie die Betroffenen sich als Geschädigte selbst betrachteten. Dies ist vor allem mittels des Briefverkehrs des DZR zu rekonstruieren. Im Zusammenhang mit dem Zugunglück von Genthin sind bis auf wenige Schriftstücke keine Dokumente erhalten, die anschließende Hilfeleistungen betreffen.

Die Heilungskosten wurden zum größten Teil durch Versicherungen, in erster Linie bei der Allianz, abgedeckt. Die *American Zeppelin Transport Inc.* beteiligte sich finanziell an Heilungskosten, die in den USA anfielen.²⁸⁵ In einigen Fällen, in denen die Verletzten nicht selbst die Korrespondenz führen konnten, übernahm das DZR dies für sie.²⁸⁶ Besonders häufig hatten die Verletzten Verbrennungen davongetragen, zum Beispiel an den Händen, und waren außerstande zu schreiben.²⁸⁷ Auch für Erwerbsunfähigkeiten wurde von DZR durch Versicherungen gesorgt, sodass auch ganz oder teilweise arbeitsunfähige Personen eine finanzielle Lebensgrundlage erhielten.²⁸⁸ Hierzu existierten Kataloge, die die Unbrauchbarkeit oder den Verlust von Körperteilen in prozentuale Erwerbsunfähigkeit übersetzten und entsprechende Zahlungen vorsahen.²⁸⁹ Unter Fürsorge für Verletzte und Hinterbliebene wurde in der Regel finanzieller Ausgleich verstanden. Dementsprechend wurden diejenigen Personen bei der nachträglichen »Bewältigung« berücksichtigt, die finanzielle Aufwendungen oder Verdienstausfall zu erwarten hatten. Dies sah das Haftpflichtgesetz vor: Ausgleich für materielle Schäden in gewissem Rahmen, Heilungskosten, Renten für Invaliden oder diejenigen, die ihren Versorger, in der Regel Männer, verloren hatten.

Für die »Erholung der Nerven« wurde an mehreren Stellen Verständnis gezeigt. Auf die Erholung Kapitän Pruss' wurde vom DZR große Rücksicht genommen. Dieser hatte unter schweren Brandwunden an verschiedenen Stellen des Körpers, am auffälligsten aber im Gesicht, zu leiden. Dass er sich nicht nur körperlich, sondern auch »nervlich« schonen musste, wurde in Korrespondenzen des DZR betont.²⁹⁰

Innerliche, also nicht-sichtbare Effekte der Katastrophe, wurden denjenigen als legitime Folgen zugerechnet, die auch körperliche Verletzungen davongetragen hatten. Eine Ausnahme bestätigt die Regel: Eine vierwöchige Zeit der Erwerbsunfähigkeit des Fotografen Karl Otto Clemens, der im Folgenden noch eine Rolle spielen wird, wurde vom DZR und der Allianz anerkannt und das entsprechende Tagegeld von Letzterer gezahlt. Allerdings geschah dies nicht ohne Verhandlungen, unter Protest und dem kritischen Verweis auf seine körperliche Unversehrtheit. Clemens berief sich darauf,

285 Vgl. Briefwechsel betreffend den Fall Joseph Leibrecht, in: LZA Friedrichshafen, 16/0344, o. P.

286 Vgl. ebd.

287 Vgl. ebd.

288 Vgl. ebd.

289 Brief der DZR an die Allianz und Stuttgarter Verein Versicherungsaktiengesellschaft, o. D., in: LZA Friedrichshafen, 16/0344, o. P.

290 Brief der DZR an Carl Otto Clemens vom 30. 8. 1937, in: LZA Friedrichshafen, 16/0363, o. P.

seine Arbeit als Fotograf für einige Zeit nicht verrichten zu können, da ihn das Unglück noch zu sehr beschäftige und er sich nicht konzentrieren könne. Die Allianz bezweifelte, dass die von einem Arzt mit seinen »experimentell-psychologischen Untersuchungen« festgestellte »allgemeine Konzentrationsherabsetzung« mit einer »gewissen Ermüdbarkeitserhöhung auf der Grundlage einer nervösen Erschlaffung« zur Verminderung der Erwerbstätigkeit führe.²⁹¹ Die Versicherung stimmte der Zahlung der Tagesgelder letzten Endes für vier Wochen dennoch zu.²⁹² Ein Grund dafür wurde nicht explizit angegeben, am wahrscheinlichsten ist es, dass Clemens schlichtweg Ruhe geben sollte. Der Pressefotograf erwies sich hinsichtlich verschiedener aus dem Unglück resultierender Ansprüche als hartnäckiger Verhandlungspartner des DZR und der Allianz. Die entsprechenden Briefwechsel geben Auskunft über Ansprüche und Denkweisen eines Geschädigten, der den Austausch und die Konfrontation nicht scheute. Dem Mut zum Widerspruch zuträglich war es sicherlich, dass die Schadensregulierung vonseiten des DZR und der Allianz abgewickelt wurde und nur die Verteilung der gesammelten Spenden vonseiten des Reichsluftfahrtministeriums entschieden wurde, das Regime also eine sehr untergeordnete Rolle im strittigen Prozess der Ausgleichsregulierung einnahm.

Viele Betroffene und Geschädigte ließen sich über die Versicherungen und die vorgesehenen Rentenauszahlungen in den vorgesehenen Grenzen entschädigen und akzeptierten diese als Gegebenheit. Einzelne Personen aber wandten sich mit Forderungen an die DZR oder an die Allianz und formulierten Unzufriedenheit. Diese speiste sich vor allem aus den Bestimmungen über finanziellen Ausgleich, die als im Missverhältnis zur Tragweite des Ereignisses stehend gesehen wurde. Anhand von zwei Fällen wird die Deutung der Katastrophe, der Entschädigung und die Rechtfertigung der Forderungen aufgezeigt. In diesen Briefwechseln verweisen diese Personen auch auf weitere Betroffene, die mit ihrer Behandlung durch Versicherung und Zeppelin-Reederei unzufrieden gewesen sein sollen.

Der 25-jährige Richard Müller war erst seit kurzer Zeit an Bord des *Hindenburg* beschäftigt gewesen, als er sich im Feuer schwere Verbrennungen zuzog und dadurch verstarb.²⁹³ Er hinterließ seine Eltern, die als seine Erben eine Versicherungssumme für den Todesfall bekommen sollten. Als sich in

291 Brief der Allianz Versicherung an Carl Otto Clemens vom 17.9.1937, in: LZA Friedrichshafen, 16/0363, o.P.

292 Vgl. ebd.

293 Vgl. Totenschein Richard Müller vom 6. 5. 1937, in: LZA Friedrichshafen, 16/0344 o.P.

Gesprächen mit Familien anderer Betroffener abzeichnete, dass diese Summe niedriger als bei seinen Arbeitskollegen ausfallen sollte, nahm sein Vater, ebenfalls mit dem Namen Richard Müller, Kontakt mit der DZR auf. Offenbar waren die Hinterbliebenen nicht über die Ausschüttungsmodalitäten informiert worden, sodass Unsicherheiten bei den entsprechenden Familien entstanden. Die DZR informierte den Hauptlehrer Müller daraufhin, dass 10.000 Reichsmark abzüglich vorausgelegter Kosten an die Familie überwiesen werden würden. Müller allerdings hatte von anderen Hinterbliebenen erfahren, dass einige 15.000 RM erhalten würden. In seiner Antwort begann Müller seine Argumentation für eine höhere Zahlung auf die zuvor öffentlich gezogenen Parallelen zwischen militärisch-nationaler Opferschaft und des Opfers für den Luftschiffverkehr aufzubauen. Außerdem rekurierte er implizit auf einen zentralen Bestandteil der Volksgemeinschaftsutopie, in der jeder »Volksgenosse« oder »Kamerad« gleichwertig sei.²⁹⁴ Dazu verwies er auf seine eigene Stellung: Ihm als Kriegsinvaliden und Pg (Parteigenosse) sei es unverständlich, dass der eine ledige, tote »Kamerad« mit 15.000 und der andere mit 10.000 RM abgefunden werde. Dies lege nahe, dass der Tod des einen mehr und der des anderen weniger wert sei.²⁹⁵ Ein Unterschied sei Müllers Meinung nur durch »Familie«, hier meinte Müller das Vorhandensein einer Ehefrau und möglichen Kindern, im Gegensatz zum Status als »ledig« zu erklären, denn seine »nationale Beurteilung« kenne nur diesen Unterschied.²⁹⁶ Zudem erbat er Aufklärung über die Verwendung der Spenden, da er befürchtete, auch hier zu kurz zu kommen. Weiterhin informierte Müller offenbar Bekannte bei der Gauleitung in Frankfurt am Main über die Vorgänge und setzte dies als Druckmittel bei der DZR ein.²⁹⁷ Da die DZR zunächst keinen für Müller nachvollziehbaren Grund für die unterschiedlichen Zahlungshöhen nannte, weitere Fragen nach Unterlagen

294 Diese Gleichstellung war natürlich theoretischer Natur und in der Realität der nationalsozialistischen Herrschaft trotz Inszenierung von Gleichheit nicht zu beobachten. Dies kann als Forschungskonsens betrachtet werden. Vgl. hierzu den Sammelband von Nicole Kramer, Armin Nolzen (Hrsg.), *Ungleichheiten im »Dritten Reich«. Semantiken, Praktiken, Erfahrungen* [= Beiträge zur Geschichte des Nationalsozialismus, Bd. 28], Göttingen 2012; ebenso ist bei der Erziehung zur »Volksgemeinschaft« die Ungleichheit von Grund auf in der Gesellschaft angelegt, vgl. Kathrin Kollmeier, Erziehungsziel »Volksgemeinschaft« – Kinder und Jugendliche in der Hitlerjugend, in: Klaus-Peter Horn, Jörg-Werner Link, *Erziehungsverhältnisse im Nationalsozialismus. Totaler Anspruch und Erziehungswirklichkeit*, Bad Heilbrunn 2011, S. 59–76.

295 Brief Richard Müller an DZR in Frankfurt vom 27. 7. 1937, in: LZA Friedrichshafen, 16/0344, o. P.

296 Ebd.

297 Vgl. ebd.

bezüglich des Todesfalles stellte und in der Frage nach der Spendenauszahlung auf das Reichsluftfahrtministerium als verantwortliche Stelle verwies, reagierte Müller empört:

Es klingt sehr sehr hart, wenn der Tod des einen mehr wert ist als des andern. Ist der Schmerz nicht groß genug, wenn man für ein nationales Unternehmen seinen Sohn opfert und im Tode eine Sonderstellung erkennen darf. [...] Hart war der Verlust der Kinder, aber härter die eintreffenden Scheiben. Ich habe diese Abstufung meinen Bekannten zu wissen gegeben und man ist in allen Kreisen darüber aufgebracht, dass hier ein Unterschied bestehen soll.²⁹⁸

Müller bezeichnete sich selbst, die übrigen Hinterbliebenen und die Toten zwischenzeitlich als Gruppe der »Opfer der Hindenburgkatastrophe«, um auf einen Status als schwer Geschädigte hinzuweisen.²⁹⁹ Er griff die Deutung der Opferdarbringung auf und übertrug diese auf seine Situation: In seiner Vorstellung hatte Müller seinen Sohn der Nation geopfert, und aus dieser Position heraus empfand er es als abwertend, wenn der Verlust seines Sohnes in den Zahlen der Versicherungsausschüttung weniger wert sein sollte als der Tod anderer. Diese Haltung brachte er in einem weiteren Brief noch deutlicher zum Ausdruck, nachdem die Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik eine Rentenzahlung an ihn und seine Frau abgelehnt hatte, da sie nicht als bedürftig galten. Er sei erschüttert über die »einseitige Behandlungsweise der Versicherungsbeiträge« und er sei nach wie vor der Meinung,

dass nicht die Bedürftigkeit allein hier ausschlaggebend ist, sondern die Ehre, für das [sic] er sein Leben liess. In gemeinsamem Tode muss eine Gleichheit in der Auszahlung der Beträge herrschen, wenn die Ehre maßgebend sein soll. Die Opfer sind gewiss für die Eltern gross genug, aber zweierlei Mass ist unauslöschlich hart. Die tiefe Verehrung, die ich stets für das bedeutende Werk zeigte, ist mir aus dem Leib gerissen und ich werde mit dem besten Willen niemals mehr ein Wort über die Lippen bringen können, das einstens für mich höher stand als alles in der Welt. [...] mein Innerstes fühlt sich verwundet für ferne Zeiten. Die Feierstimmung für die toten Helden, die vaterländischen Worte im deutschen Blätterwald, über die Zeit der Katastrophe und Überführung, sowie Bestattung, steht zur Erfahrung im negativen Ver-

298 Brief Richard Müller an DRZ in Frankfurt vom 9. 8. 1937, in: LZA Friedrichshafen, 16/0344, o. P.

299 Brief Richard Müller an DZR in Frankfurt vom 20. 6. 1937, in: LZA Friedrichshafen, 16/0344, o. P.

hältnis. Der Glaube von einst hat einer tiefen Stimmung Platz gemacht, da ich die Gemeinschaft für das Hohe vermisste. Ich fühle dies als Kriegsinvalide umso mehr, denn mein Herz pulsierte im vaterländischem Stolze für das auflebende Werk. Wir haben unseren Sohn, meine Kinder ihren Bruder für das Vaterland geopfert, der selbst der Spende des Führers nicht würdig war. Ein Schmerz der Ehre, der in seiner Tragweite für uns furchtbar und unauslöschbar ist und in der Reaktion nur Tränen aufzeigt.³⁰⁰

Müller zeigte sich enttäuscht, da er aus den Ehrenbezeugungen der propagandistisch inszenierten Behandlung der Toten andere Erwartungen abgeleitet hatte. Für Müller stand außer Frage, dass die Versicherungen die Toten durch die gleichwertige Ausschüttung der Beiträge zu ehren hatten. Er setzte die Zahlungssumme mit Anerkennung gleich. Damit maß er der Versicherungszahlung einen anderen Sinn zu, als es der Logik von Versicherungen entsprach. Bis zu diesem Zeitpunkt war das Geld der Versicherung das einzig Materielle, was nach dem Verlust des Sohnes an Müller zurückgegeben wurde. Die Versicherungszahlung kleidete in Müllers Deutung das Opfer des Sohnes in einen rational messbaren Zahlenwert, der zum Entsetzen des Vaters geringer ausfiel als bei anderen Besatzungsmitgliedern.

Die Grundlage der Versicherungsauszahlung aber war die Dauer der Beitragszahlung und die Stellung an Bord, wie aus einem Schreiben des DZR an den Gau-Inspekteur Frankfurts am Main hervorgeht.³⁰¹ Müller hatte sich in der Angelegenheit hilfesuchend an diesen gewandt. Ob man diese Berechnungsgrundlage Müller nicht mitgeteilt hatte oder ob er diese nicht verstanden hat, bleibt ungewiss. Das Problem zwischen der Selbstwahrnehmung als Opfernder für die Nation in doppeltem Sinne, als Invaliden des Ersten Weltkrieges und als Hinterbliebener eines toten Sohnes, und der tatsächlichen bürokratischen Regelung der finanziellen Zahlung, blieb bestehen. Für Müller bestand der Anlass seiner Beschwerde nicht darin, seinen Sohn verloren zu haben. Dessen Tod hatte er, zumindest in seiner brieflichen Darstellung, als Opfer für die Nation vor sich selbst rechtfertigen können. Viel mehr nahm er daran Anstoß, dass er in der Bezifferung des Schadens eine geringe Wertbeimessung erblickte, die in seinen Augen nicht mit dem angeblichen nationalen und persönlichen Wert dieses Todesopfers in Einklang zu bringen war. Damit schloss er an die medial verbreitete Deutung der Todesopfer an und baute sie argumentativ in seine Forderungen ein. Ob Müllers national-

300 Brief Richard Müller an DZR in Frankfurt vom 17. 9. 1937, in: LZA Friedrichshafen, 16/0344, o. P.

301 Brief des DZR an den Gau-Inspekteur Hermann Reise in Frankfurt a. M. vom 14. 6. 1938, LZ 16/0344, o. P.

sozialistische Gesinnung und dargelegte Deutungen tatsächlich zutrafen oder er sich der Bildsprache und Semantiken lediglich zur Rechtfertigung seiner Forderungen bedient, ist nicht festzustellen. In jedem Fall erschien ihm diese Argumentationsweise offenbar als erfolgreich.

Auf welche Weise sich den Hinterbliebenen zugewandt wurde, stieß insgesamt auf seine Kritik. Mit der Beisetzung war die Katastrophe und damit auch die Thematisierung der Toten und Verletzten öffentlich abgeschlossen, sodass auch die Hinterbliebenen keine weitere Aufmerksamkeit erhielten. Die rasche öffentliche »Bewältigung« brachte insofern Probleme für die Betroffenen mit sich. Was blieb, war die Frage nach Schadensregulierungen. Als Geschädigter brachte Müller kein Verständnis für den bürokratischen Arbeitsaufwand auf. Die DZR ihrerseits verhielt sich teilweise und mitunter auf Bestreben der Berufsgenossenschaft großzügig gegenüber den Hinterbliebenen und gestand ihnen die vollen Sterbegelder der Berufsgenossenschaft zu, die rechtlich der Reederei zugestanden hätten, da diese die Beerdigungskosten getragen hatte.³⁰² Der Hauptlehrer ließ sich erst besänftigen, als er und seine Frau von den Spendengeldern profitierten. Das Reichsluftfahrtministerium hatte ihnen anteilig mehr Geld als anderen zuerkannt, da sie von der Versicherung weniger als andere erhalten hatten.³⁰³ Überlegungen hinsichtlich einer dauerhafteren Versorgung der Geschädigten durch die Einrichtung eines Spendenfonds wurden vom Reichsministerium für Luftfahrt verworfen und einmalige Beträge ausgezahlt.³⁰⁴ Nicht zuletzt konnte das Ministerium damit den Anschein erwecken, entsprechend des nationalsozialistischen Totenkults die geforderte Ehre der verstorbenen »Helden« zu berücksichtigen und auf die Wünsche der Hinterbliebenen einzugehen.

Damit wollte sich Müller in seinem Wunsch nach Ehrbezeugung zufriedengeben. Was die Versicherung ihm nicht hatte geben können, war ihm durch die nationalsozialistische Regierung zugekommen, wie er in einem letzten Brief an die DZR in pathosgeladenen Worten zum Ausdruck brachte:

Damit ist ein harter, seelischer Schmerz von uns genommen, denn wir erkennen, dass unser Sohn für die Grösse und den Ruhm Deutschlands nicht umsonst gestorben ist. [...] Die Spende ist mir als Kriegsinvalide der beste Beweis, dass das neue Deutschland seiner Opfer gedenkt, und den Geist der Taten des toten Helden weiterleben lässt für ewige Zeiten. Der Glaube an

302 Brief DZR an Reichsunfallversicherung, Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik vom 23. II. 1937, in: LZA Friedrichshafen, 16/0338, o. P.

303 DZR an den Gau-Inspekteur Hermann Reise.

304 Vgl. Briefwechsel der DZR mit der Reichsunfallversicherung, Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik aus dem November 1937, in: LZA Friedrichshafen, 16/0338.

mein geliebtes Vaterland gibt mir damit die weitere Kraft und den Mut, in heroischer Weise für mein Deutschland zu kämpfen. Es lebe mein Deutschland, es lebe der Geist aller Helden, die für ihr Vaterland starben.³⁰⁵

Die Erwartung, in seiner Position des Geschädigten einer Katastrophe eine zuvorkommende Behandlung zu erfahren, hatte auch Carl Otto Clemens. In einem monatewährenden Disput mit der DZR und der Allianz argumentierte Clemens zwar nicht mit nationalistischen Ehrgefühlen, aber unter Bezugnahme auf eine moralische Verpflichtung einem Geschädigten gegenüber. Auch er kritisierte ein aus seiner Sicht zu geringes finanzielles Entgegenkommen. Der Fotograf sah in Bezug auf den Ersatz seines Gepäcks, der Fotokameras, der Filme, des Verdienstausfalls und auch in Bezug auf die Fahrscheinkosten die beiden Institutionen in der Pflicht. Außerdem bestand er auf der Rückgabe seiner zerstörten Kamera als Erinnerungsstück und auf der Zusicherung eines Platzes als Bildberichterstatte bei der Erstfahrt des LZ 130. Clemens summierte somit seine persönlich verzeichneten Gesamtschäden auf und erwartete die Anerkennung zumindest eines größeren Anteils. Die vollständige und individuelle Aufrechnung materieller Schäden und der finanzielle Ausgleich für Verdienstausfälle, wie er durch den Wegfall der Fotoaufnahmen entstanden war, war allerdings nicht vorgesehen; es wurde nur eine generelle Entschädigung veranschlagt. Viele der Ersatzforderungen wurden pauschal behandelt, andere Verluste, wie verlorene Fotografien, wurden durch die Gepäckversicherung oder in den Beförderungsbedingungen nicht berücksichtigt. Daher gab es keine Entschädigung dafür. Die Rückgabe der zerstörten Kamera oder die Freifahrt im LZ 130 gingen über die bürokratischen Abläufe hinaus. So entspann sich ein Briefwechsel, in dem Clemens der DZR und der Allianz moralische Vorhaltungen machte. Die Differenz zwischen der Erwartung an eine moralisch motivierte Regulierung des persönlich erlittenen Schadens, dem Clemens vor allem in Form seiner materiellen Schäden entsprochen sehen wollte, und der bürokratischen Verfahrensweise veranlasste ihn, eine ungerechtfertigte Zurückweisung anzunehmen:

Es ist bestimmt nicht meine Absicht, irgendetwas zu erhalten, was ich nicht an Schaden gehabt habe, abgesehen davon[,] wozu Sie verpflichtet sind oder nicht. Auch habe ich gedacht[,] solche Schadensfälle wie sie durch das Luftschiff-Unglück entstehen, würden auf einer verständnisvollen Verhandlung geführt, und nicht wie es die Versicherungsgesellschaft Allianz macht.³⁰⁶

305 Brief Richard Müller an DZR in Frankfurt vom 13. 12. 1937, in: LZA Friedrichshafen, 16/0344, o. P.

306 Brief Karl Otto Clemens an DZR vom 14. 9. 1937, in: LZA Friedrichshafen,

Clemens ging von der Annahme aus, dass Schäden, die ihm ohne eigenes Verschulden entstanden seien, schon aus moralischen Gründen zum größten Teil erstattet werden würden. Da aber beispielsweise Pauschalversicherungsbeträge für Gepäck existierten oder Abzüge für Nutzwerte berücksichtigt wurden und andere Schäden gar nicht erst bedacht wurden, berechnete Clemens für sich, dass er 57 % seiner Schäden zu tragen hätte. Dies entrüstete ihn und er appellierte an die moralische Integrität der DZR:

Ich möchte Sie bitten, mir klar mitzuteilen, ob ich noch für den ungedeckten Verlust etwas erhalten kann. Ich möchte nicht die Frage anschnitten, ob dieses bezw. der Versicherung [sic] Ihre Pflicht ist oder nicht, sondern ob Sie überzeugt davon sind, daß diese Regelung bei dem entstandenen Schaden hinreichend ist.³⁰⁷

Zwar ging das DZR nach langen Verhandlungen gemeinsam mit der Allianz über die veranschlagten Leistungen hinaus, seine alte Kamera und die Freifahrt erhielt er aber nicht. Clemens, enttäuscht hiervon, machte in einem seiner letzten Briefe deutlich, dass die aus seiner Sicht bestehende Notwendigkeit, Forderungen zu stellen und auf einer akzeptablen Lösung zu beharren, eine Zurücksetzung der Überlebenden bedeutete: »Trotzdem ist sehr vieles geschehen, welches die materielle Seite nicht berührt, was wir überlebenden [sic!] nicht verdient, und vorallendingen [sic!] nicht erwartet hatten.«³⁰⁸ Ähnlich wie Richard Müller erblickte er in materieller Entschädigung eine Bezifferung des Erlittenen und damit des Ausmaßes seiner Betroffenheit von der Katastrophe. In diesem Sinne resümierte er:

Ich sehe mich nun gezwungen[,] unter die für mich nicht erfreuliche Angelegenheit einen Schlussstrich zu machen, möchte aber feststellen, dass nun doch was ich seinerzeit für unmöglich gehalten habe, Wahrheit geworden ist.

Würde ich den Ablauf der Zeppelin-Katastrophe mit den darüber gebrachten Berichten, Tatsachen, sowie die seinerzeit stattgefundene Beteiligung des ganzen deutschen Volkes, mit den nachher stattgefundenen Verhandlungen und Entschädigungen vergleichen, so ist es einfach unmöglich, dieses auch nur annähernd auf gleichen Wert zu bringen.³⁰⁹

16/0363, o. P.

307 Ebd.

308 Brief Karl Otto Clemens an DZR vom 12. I. 1938, LZA Friedrichshafen, 16/0363, o. P.

309 Vgl. ebd.

Bei der Regelung der finanziellen Schäden und Versorgungsausfälle ging es gesetzlich um die Existenzsicherung der Betroffenen. Viele nahmen dies auch als solche an, ohne Widerspruch einzulegen. Wie aus den Briefen Müllers und Clemens hervorgeht, waren längst nicht alle mit ihrer Behandlung zufrieden. Obgleich längerfristiges seelisches Leid in der Regel nur in Kombination mit körperlichen Verletzungen als legitim angesehen wurde und nicht entschädigungswürdig war, so machen die geschilderten Fälle von Unzufriedenheit doch auf eines aufmerksam: In der Schadensregulierung wollten die Betroffenen auch emotionalen Schaden und Durchlittenes widergespiegelt und anerkannt wissen. Sie sahen ihre Berechtigung dazu nicht auf Grundlage von neutralen Berechnungen beruhen, sondern auf moralischen Geboten. Den Entschädigungen wurde somit ein hoher emotionaler Wert zugewiesen, da es sich hierbei um die einzige mit dem Unglück in direkter Verbindung stehenden Bezifferung des Schadens handelte, der für die Betroffenen weit über den materiellen Schaden hinausging. Implizit wurde eine Berücksichtigung ihres Leides erwartet. Zumindest von den Betroffenen wurde eine Trennung zwischen seelischen und materiellen Schäden nicht scharf vollzogen. Hieraus ergab sich hohes Konfliktpotential, da dies nicht dem rechtlichen und praktischen Sinn von Versicherungen entsprach. Die Dimension des Erлittenen konnte durch die Versicherungszahlungen nicht widergespiegelt werden, diese wurden aber zugleich zum einzigen Anhaltspunkt, wenn nach einem messbaren Wert für die Drastik des Verlustes gesucht wurde. Die Auszahlungen wurden mit emotionalen Erwartungen überfrachtet. Der Umstand, dass keine Art der Zuwendung abseits informeller sozialer Bindungen erfolgte, verstärkte dieses Phänomen. Die offizielle »Bewältigung« sah um des Abschließens willen keine weitere Thematisierung und Zuwendung zu Betroffenen vor.

1.5 Mythos *Hindenburg* und die vage Erinnerung an »Genthin«

Nach dem Niedergang der deutschen Luftschiffahrt wurde es bis nach dem Zweiten Weltkrieg für eine Weile still um das Thema der schwebenden Giganten. In der Populärkultur wurde die Havarie des *Hindenburg* seit den 1970er Jahren aufgegriffen. Verschiedene Spielfilme und Dokumentationen reihen sich seither in die Liste der Katastrophenfilme ein.³¹⁰ Sie reichen im Hinblick auf die Zuschauerzahlen nicht an den Erfolg des Hollywoodfilms *Titanic* heran, sind aber dennoch Zeugnis dafür, dass die bildgewaltige Zerstörung des *Hindenburg* die Fantasie der nachfolgenden Generationen an-

310 The Hindenburg (dt. Fassung: Die Hindenburg), Robert Wise (Regie), 1975.

geregt hat.³¹¹ Oft wird das Ereignis als Beweis für die Hybris und den Gigantismus der Nationalsozialisten präsentiert.³¹² Dies ist allerdings kein Anlass, der Opfer regelmäßig oder institutionalisiert zu gedenken. Die Toten bleiben trotz dieser Verbindung zur Technikpolitik der Nationalsozialisten Opfer der Technik und werden nicht zu Opfern des Nationalsozialismus umgedeutet.

Die Tatsache, dass die Ursache für den fatalen Brand an Bord des *Hindenburg* bis heute nicht feststeht, erfährt besondere Faszination und Aufmerksamkeit. Bereits in den 1960er Jahren erschien in Großbritannien und in der Bundesrepublik die Monografie »*Who Destroyed the Hindenburg?*« von Adolph August Hoehling, die den Bordmechaniker Erich Spehl als Saboteur entlarvt haben wollte.³¹³ Das Magazin *Der Spiegel* berichtete über die These Hoehlings, Spehl habe im Auftrag einer »Anti-Hitler-Gruppe« agiert.³¹⁴ Diese Suche nach Widerständlern in den Reihen der Deutschen war nicht ungewöhnlich für diese Zeit. Zehn Jahre später argumentierte auch das Buch von Michael Mooney mit dem Titel *Die Hindenburg* für die Sabotage-These, in der Spehl eine Hauptrolle spielte.³¹⁵ Während diese Bücher einigermaßen erfolgreich verkauft wurden und 1975 der erste Kinofilm herauskam, versuchte der Cousin Spehls in den 1980ern weniger erfolgreich gegen die Geschichte der Sabotage anzugehen.³¹⁶ Laut Helmut Spehl sei dieser »Rufmord« an seinem Cousin und seiner Familie ein Versuch, den Zeppelin zu rehabilitieren und seine Sicherheit nahezulegen.³¹⁷ Tatsächlich angestellte Überlegungen, die Luftschiffahrt wiederzubeleben, scheiterten allerdings. Trotz der wissenschaftlichen Unwahrscheinlichkeit, dass Erich Spehl tatsächlich für die Zerstörung des *Hindenburg* gesorgt hat, wird die Erzählung vom Attentäter vor allem in popkulturellen Filmen und Fernsehsendungen immer wieder aufgegriffen. Dabei scheinen auch fiktionale Elemente kein Problem darzustellen, wie der Fernsehfilm von 2011 oder die erste Folge der amerikanischen NBC-Serie *Timeless* von 2016 zeigen.³¹⁸ Denn entscheidend an der Geschichte des *Hindenburg* ist gerade die Unsicherheit über die Ursache, die sie zum Mythos werden ließ. Dies und die Tatsache, dass sich die Katastrophe vor den Augen von Journalisten und vor laufenden Kameras abspielte, machen die Katastrophe zu einem bis in die Gegenwart bekannten Ereignis.

311 Vgl. Paul, Lakehurst, S. 537.

312 Vgl. ebd.

313 Vgl. Adolph August Hoehling, *Who destroyed the Hindenburg?*, Boston (MA) 1962.

314 Sabotage in Zelle 4, in: *Der Spiegel* 33 (1962), S. 46-49.

315 Vgl. Michael Mooney, *Die Hindenburg*, Düsseldorf, Wien 1974.

316 Vgl. Helmut Spehl, *Luftschiff-Attentate auf die öffentliche Meinung*, Freiburg 1988.

317 Vgl. ebd., S. 3

318 Vgl. »Hindenburg«, RTL und ORF2, gesendet am 6. und 7. 2. 2011 (2 Teile); vgl. *Timeless*, 1. Folge, »Pilot«, NBC, gesendet am 3. 10. 2016.

Von andächtiger Erinnerung an die Opfer oder die Mahnung an zu leichtfertigem Umgang mit den wasserstoffgefüllten Zeppelinen kann allerdings nicht die Rede sein. Bis auf wenige Ausnahmen wurden die Geschichten der Überlebenden und auch der Toten als Abenteuergeschichte erzählt. Die Deutung der »Pioniere« und »Helden« der Luftfahrt blieb als Erzählung bis über den Nationalsozialismus hinaus erhalten. In einem Zeitungsbericht über den bei der Hindenburgkatastrophe verstorbenen Walter Bannholzer in der *Rottweiler Zeitung* wird beispielsweise an den »Abenteurer« und »Techniker« erinnert, der in die Welt hinausgefahren sei und dies mit dem Leben bezahlt habe.³¹⁹ Der erst 29-Jährige sei immerhin dafür mit großen Ehren besattet worden.³²⁰ Die einmal etablierte Deutungsweise der Geschädigten scheint nachhaltig im kollektiven Gedächtnis verankert zu sein, sodass andere Erzählungen ohne Weiteres nicht denkbar werden.

Das Zugunglück bei Genthin dagegen ist gar nicht im deutschen kollektiven Gedächtnis verankert. Dies hat zwei Gründe: Erstens wurde es zeitgenössisch nicht zu einem Medienereignis. Es erregte 1939 durch die Unterdrückung der Berichterstattung kein Aufsehen und die Bilder der Katastrophe blieben eine Weile unter Verschluss, sodass sie nicht im kollektiven Gedächtnis verhaften konnten. Weiterhin folgte in Genthin auf das nationalsozialistische Regime nach 1945 die SBZ und darauf die DDR. Auch die DDR verfolgte keine transparente Medienpolitik im Umgang mit technischen Katastrophen, wie noch gezeigt werden wird, und war offenbar auch nicht an der Thematisierung eines Unglücks aus den 30er Jahren interessiert.

1999 entschlossen sich ältere Genthiner Bürger und Bürgerinnen, an das Ereignis von 1939 mit einem Denkmal zu erinnern. Nicht nur der Toten sollte am Übergang vom kommunikativen ins kollektive Gedächtnis gedacht, auch der Umgang der beiden Diktaturen mit der für die Stadt in Erinnerung gebliebenen Katastrophe sollte kritisiert werden, da die Initiatoren ein Vergessen der Katastrophe befürchteten.³²¹ Sie aber hielten das Ereignis für zu bedeutsam, um es dem Vergessen anheim fallen zu lassen, und sahen offenbar eine moralische Pflicht, dies zu verhindern. Dem massenhaften Tod und dem Verdrängen des katastrophalen Ereignisses wohnte eine eigene Bedeutsamkeit für die Einwohnerinnen und Einwohner inne. Dem Zeitungsaufwurf, Ideen und Anmerkungen zu einem ersten Entwurf zu äußern, kamen aber in der Regel ältere Genthinerinnen und Genthiner nach.³²² Dies führte zu einer Debatte,

319 Rottweiler Zeitung vom 5. 5. 1987, in: LZA Friedrichshafen, ZM 1989/ 101-2, o. P.

320 Vgl. ebd.

321 Vgl. Hinweise der Bürger sind gefragt, in: Genthiner Volksstimme vom 18. 10. 1999, Zeitungsschnitt, in: StAMu Genthin, IV 2. T. H 19, Bahnhof Genthin, o. P.

322 Vgl. Ein Denkmal für die Alten?, in: Genthiner Volksstimme vom 28. 10. 1999, Zeitungsschnitt in: StAMu Genthin, IV 2. T. H 19, Bahnhof Genthin, o. P.

inwiefern das lang vergangene Ereignis überhaupt ein Denkmal brauchte und ob dies nicht nur für die ältere Generation errichtet werden würde.³²³ Diese Frage blieb unbeantwortet, das Denkmal aber wurde errichtet. Kritisiert wurde in diesem Zusammenhang auch das Verhalten der Deutschen Bahn, die als Nachfolgerin der Reichsbahn nichts zur Errichtung oder der Einweihung des Denkmals beitrug. Insofern sahen die Initiatoren des Denkmals sich selbst in einem Kampf »gegen das Vergessen«.³²⁴ Das Denkmal erhielt eine mahnende Komponente für die Verdrängung einer technischen Katastrophe. Es ist das einzig öffentlich sichtbare Zeichen für die Erinnerung an das Zugunglück von 1939, das zwar dadurch in der heutigen Zeit weiterhin wenig öffentliche Aufmerksamkeit erhält, allerdings mehr als in den letzten 84 Jahren.³²⁵

Zwischenfazit

Die Explosion des *Hindenburg* und das Zugunglück von Genthin waren Katastrophen, deren Bewältigungsversuche sowohl Unterschiede als auch Gemeinsamkeiten aufweisen. Deutlich wird durch eine Nebeneinanderstellung dieser beiden Ereignisse, dass diese Unterschiede vor allem in der öffentlichen Kommunikation über das jeweilige Unglück bestanden. Ein einheitliches Vorgehen in der Katastrophenbewältigung gab es im Nationalsozialismus nicht. Diese Unterschiede hingen vom Grad der öffentlichen Sichtbarkeit des Geschehens ab und dieser von der Art der verunfallten Technik und ihrer Passagiere. Die Explosion des *Hindenburg* war unmöglich vollkommen herunterzuspielen oder zu verheimlichen. Anderes galt für das Zugunglück von Genthin, das sich auch noch in den ersten Kriegswochen des Zweiten Weltkrieges zutrug. Von den symbolischen und politischen Implikationen einer technischen Katastrophe hing der Umgang mit den Ereignissen und den »Opfern« zu einem Gutteil ab.

Gemeinsamkeiten lassen sich allerdings hinsichtlich des Sprechens über die Rettungsaktivitäten feststellen, wenngleich diese in unterschiedlich großem Rahmen ausfielen. In der öffentlichen Kommunikation wurde stets betont, dass die Rettung der Verletzten gut und schnell vonstattengegangen sei. Medizinische Einzelheiten und Details zum Zustand der Verletzten oder deren Prognosen wurden in der Regel nicht oder nur sehr oberflächlich

323 Vgl. ebd.

324 Vgl. Gegen das Vergessen. Bericht, in: StAMu Genthin, IV 2. T. H 19, Bahnhof Genthin, o. P.

325 Zuletzt erschien ein Roman, der sich auf das Unglück bezieht. Vgl. Gerd Loschütz, Besichtigung eines Unglücks, Frankfurt a. M. 2021.

kommuniziert. Deutlich wurde unabhängig von den tatsächlichen Ereignissen betont, dass Helfer oder Rettungskräfte schnell vor Ort gewesen seien. Die »schnelle Rettung« wurde zum einzigen öffentlichen und medizinischen Kriterium des Rettungshandelns. Ein schneller Abtransport signalisierte einen ersten Schritt zur Bewältigung der Katastrophe, und zugleich demonstrierte es die Fähigkeit eines Systems, Verletzte schnell aus Notlagen zu retten. Die Verletzten galten im öffentlichen Diskurs in dem Moment als Gerettete, in dem sie das Krankenhaus erreichten. Dessen Überfüllung war ein Phänomen, das im Notfall als Begleiterscheinung akzeptiert wurde.

Die Diskurse um Rettung und die ärztliche Versorgung im Krankenhaus waren zunächst nicht miteinander verschränkt. Einen Katastrophenfall, dem als gesonderte Situation spezifische Praktiken zugeordnet waren, gab es nicht. Vielmehr wurden dieselben Erste-Hilfe- und Transportlogiken angewandt, wie sie auch bei kleineren Unfällen zum Einsatz kamen, wie das Beispiel von Genthin gezeigt hat. Aus den Verletzten der Katastrophe wurden so im öffentlichen Sprechen Gerettete.

Die Belastungen der Retter wurden in den Verwaltungs- und Zeitungsberichten in der Regel nur angedeutet; sie wurden als besondere Leistung des Sich-selbst-Überwindens und der Charakterstärke oder als besonderer Beweis der Disziplin hervorgehoben. Worin diese Belastungen bestanden oder wie sie sich auswirkten, wurde nicht expliziert. Dass die Rettungshandlungen sich deutlich in die Erinnerung der damaligen Helfer des Genthiner Zugunglücks einprägten, wurde aufgezeigt.

Über die Ursachen der Katastrophe von Lakehurst durfte in der deutschen Presse nicht spekuliert werden. Die Ursachen wurden regelrecht festgelegt, um keinerlei Raum für Zweifel an der Sicherheit zu geben. Überlebende wurden in der deutschen Presse in der Regel nicht deutlich dargestellt, weder sprachlich noch bildlich. Diese zeigte höchstens leicht verletzte Opfer und keine Toten. Die amerikanische Presse dagegen zeigte die körperlichen Auswirkungen deutlich in Bild und Text. Wurden Tote in der deutschen Presse thematisiert, dann handelten diese Berichte von prominenten Personen und waren überformt durch ideologische Ideale.

Menschlicher Tod und Leid durften das Heilsversprechen der Technik nicht in Frage stellen. Dennoch wurden sie zumindest in Ansätzen aufgezeigt, um Durchhaltewillen und die Notwendigkeit menschlicher Opfer zu propagieren. Dies passte widerspruchlos in den nationalsozialistischen Kampf- und Härtekult. Unfälle gehörten nach dieser Logik zum technischen Fortschritt dazu. Insgesamt aber mussten Katastrophen überwindbar erscheinen. Insofern wurde die Zeit des öffentlichen Sprechens über die Katastrophe begrenzt. Über die Katastrophe von Genthin wurde ohnehin lokal kommuniziert. Dessen Tote und Verletzte wurden nicht in erklärende

Erzählungen eingebettet. Der Unfall wurde als tragischer Schicksalsschlag interpretiert.

Obwohl es sich in beiden Fällen nicht um die ersten Unfälle dieser Art handelte und bereits sinnstiftende Erzählungen und Deutungen existierten, konnte im Falle der Hindenburg-Katastrophe propagandistisch auf tradierte Erzählungen von Pioniertum und heldenhaftem Opfertod zurückgegriffen werden. Wenngleich es sich beim *Hindenburg* um ein Luftschiff im zivilen Linienverkehr handelte, wurden die Toten und Verletzten als Opfer für die Nation und den technischen Fortschritt interpretiert. Das Opfer des eigenen Lebens oder der Gesundheit schien damit freiwillig erbracht worden zu sein und lenkte den Blick weg von Fragen der Verantwortung und Schuld. Thematisch war es ein Leichtes, an die Verknüpfung des Opfernarrativs an die Entwicklung des Luftschiffes und damit an nationale Opferdeutungen anzuschließen. Durch frühere Vergleiche Hitlers mit dem Grafen Zeppelin und der propagandistischen Vereinnahmung der Luftschiffe waren dafür bereits zuvor unbeabsichtigt Voraussetzungen geschaffen worden. Die Spendenbereitschaft der Bevölkerung war eine gewohnte Reaktion und zeigt, dass die angebotenen Deutungen zumindest akzeptiert wurden und trotz des Unterschieds zwischen Pionierfliegerei und ziviler Luftfahrt weder Kritik noch Abkehr von deutscher Luftschifftechnik hervorriefen.

Bei der Schilderung des Unfallhergangs setzten die medialen Berichte auf Überlebendenberichte, die an nationalsozialistische Verhaltensideale anknüpften und zugleich als beispielhaft gelten konnten. Die propagierte »Geistesgegenwart« zielte auf kaltblütige Nervenstärke, die dem Einzelnen das Überleben in einer Gefahrensituation sichern sollte. Die Berichterstattung über Tote und Verletzte wurde durch Ideale überformt, die der nationalsozialistischen Weltanschauung entsprachen.

Die heimliche Katastrophe von Genthin dagegen wurde in der öffentlichen Berichterstattung abseits von Fakten und der Schilderung ruhmreicher Taten der Retter kaum auserzählt. Gemäß der Konvention, Unfälle nebensächlich erscheinen zu lassen, erhielt das Zugunglück von Genthin mediale Aufmerksamkeit nur in Gebieten, in denen davon auszugehen war, dass die Bevölkerung ohnehin davon wusste. Im Falle des Zugunglücks gab es überdies keinen Anlass an, Heldendeutungen anzuschließen. Zugfahrten gehörten, anders als die Fahrt im Luftschiff, zum Alltag und wurden nicht mystifiziert. Darüber hinaus beförderten Züge in der Regel kein großes Aufkommen reicher oder prominenter Fahrgäste.

Die Hilfeleistung für die Überlebenden und Hinterbliebenen der Explosion des *Hindenburg* beschränkte sich hauptsächlich auf die versicherungsseitige Abwicklung der Kostenersatzung für Heilverfahren, Rentenansprüche und Entschädigung für beschädigte Habseligkeiten. Darüber hinaus half die DZR

einzelnen Personen, die den erforderlichen Schriftverkehr nicht selbst führen konnten. In der Regel wurde das Vorgehen hingenommen, wenngleich sich auch Widerspruch regte. Nach dem Empfinden einzelner Betroffener sollten bei der Entschädigungszahlungen keine rationalen Maßstäbe angelegt werden, sondern moralische. So sollten die Überlebenden und auch die Hinterbliebenen eine zuvorkommende Behandlung erfahren. Das Erlittene sollte durch Zahlungen beachtet und aufgewogen werden. Dadurch sollte dem Leid und dem Verlust besondere Anerkennung zuteil werden. In anderen Bereichen gehörte das Gedenken an die Katastrophe und die Würdigung des »Opfers« bald der Vergangenheit an. Die Katastrophe war öffentlich rasch bewältigt und damit abgeschlossen worden. Damit erfuhr die Entschädigung eine Überfrachtung der Erwartungen: Auf der einen Seite standen die rechtlichen Regelungen, auf der anderen Seite die Hoffnung auf eine Wertzumessung. Eine nervliche Belastung der Überlebenden wurde stellenweise bei sozial besser gestellten Personen berücksichtigt. In anderen Fällen wurde diesbezügliche Unterstützung nur nach vehementem Insistieren gewährt.

Die langfristige Erinnerung an die beiden Katastrophen und die Erzählungen dieser Ereignisse sind so unterschiedlich wie ihre zeitgenössische Rezeption. Die Katastrophe des *Hindenburg* wurde nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges schriftstellerisch und medial aufgegriffen. Die Ursachen und Umstände, die nie vollständig aufgeklärt wurden und damit das Flair des Geheimnisvollen besaßen, wurden diskutiert. Die Toten und Hinterbliebenen wurden in der Regel nie als bedauernswerte Opfer interpretiert oder medial dargestellt. Insofern war die initiale Deutung prägend für die weitere Wahrnehmung. Abenteuergeist und Geistesgegenwart im Moment des Überlebens standen im Vordergrund, wenn es um die Beschreibung der Überlebenden ging. Die »Nachgeschichte« der Katastrophe – das Weiterleben der Überlebenden oder das Zurechtkommen mit dem Tod eines Angehörigen – wurde in der Regel nicht thematisiert, und so endete die Geschichte in der Regel auf dem Flugfeld in Lakehurst.

Auch die Katastrophe von Genthin wurde hinsichtlich ihrer Erinnerung durch die zeitgenössische Rezeption bestimmt. So ist sie nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und dem Ende der Deutschen Demokratischen Republik weiterhin Gegenstand lokaler Erinnerung und Überlieferung. Auch die Erinnerungen an eine der größten deutschen Katastrophen nach dem Zweiten Weltkrieg, die Explosion in der BASF, wurden von ihren Begleitumständen geprägt.

2 Stabilität als Primat der Bewältigung

Die Kesselwagenexplosion bei der Badischen Anilin- und Sodafabrik (BASF) 1948

Im Sommer 1948 standen die Bevölkerung der Stadt Ludwigshafen, die Stadtverwaltung, die neu gewählte rheinland-pfälzische Landesregierung und auch die französische Militärregierung vor der Frage, wie man nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges mit erneuter großflächiger Zerstörung von Gebäuden und Produktionsstätten, dem Tod von über 200 Menschen, entsprechend vielen Hinterbliebenen und den vielen, teilweise gravierend Verletzten umgehen sollte. Auf grausame Weise erinnerte diese Situation an Erfahrungen, welche die Mehrheit der deutschen Bevölkerung im Krieg oder unmittelbar danach gemacht hatte: Ehemänner, Söhne und Väter – in diesem Fall auch einige Ehefrauen, Töchter und Mütter – waren vermisst, tot oder kehrten verwundet und von den Erlebnissen gezeichnet heim. Der *Zeit*-Korrespondent Robert Strobel fühlte sich an den Krieg erinnert und bezeichnete die Wiederkehr des Grauens als »Gespenster aus Bombennächten«¹. Gebäude waren erneut zerstört oder unbewohnbar, es fehlte darüber hinaus an Kleidung und an Nahrungsmitteln.

In den Nachmittagsstunden des 28. Juli 1948 war auf dem Werksgelände der BASF (Badische Anilin- und Sodafabrik) in Ludwigshafen am Rhein ein Kesselwagen mit Dimethylether explodiert, einem Lösemittel aus Ethanol und Schwefelsäure, und hatte nicht nur Menschen in den Tod gerissen, sondern auch zusätzlich Zukunftsängste bei den Hinterbliebenen und Überlebenden geschürt.² Der Kesselwagen hatte auf dem Werksgelände in der Sonne gestanden.³ Laut Bericht einer internationalen Kommission zur Aufklärung der

1 Gespenster aus Bombennächten, in: *Die Zeit* vom 5. 8. 1948. Die in diesem Kapitel zitierten Zeitungsartikel stammen, sofern nicht im Quellenverzeichnis anders angegeben, aus Zeitungsschnittsammlungen (häufig ohne Seitenangaben) des Landeshauptarchivs Koblenz (LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1438; LHA Koblenz, Best. 860 Z, Nr. 1672; LHA Koblenz, Best. 860 Z, Nr. 1673) und des Stadtarchivs Ludwigshafen a. Rh. (StA Ludwigshafen Z. S. 18/1).

2 Vgl. Schlußbericht des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses des Landtages Rheinland-Pfalz vom 23. März 1949, in: UA BASF PB, A.8.3.5./8.

3 Vgl. Bericht der Internationalen Kommission, Mittlerer Gerichtshof des Staates

Unglücksursache hatte der Druck im Innern durch die Hitze zugenommen und eine Schweißnaht des Kesselwagens war undicht geworden. Daher sei Dimethylether entwichen und durch einen Funken entzündet worden, was zwei aufeinanderfolgende Explosionen zur Folge hatte: erst die des Luft-Gas-Gemisches und danach des Kesselwagens selbst.⁴ Die Wucht der Explosion war immens. Unter den Trümmern der zerstörten Gebäude wurden viele Menschen eingeklemmt oder verschüttet. Insgesamt kamen 207 Menschen ums Leben, über 3.000 wurden verletzt.⁵ Feuer brachen aus und erschwerten mit starker Rauchentwicklung die Rettungsarbeiten.⁶

Anhand der Bewältigungsversuche der Katastrophe von Ludwigshafen sind die Besonderheiten der Katastrophenbewältigung in der direkten Nachkriegszeit zu beobachten, die unter den Gegebenheiten des Zusammenbruchs früherer staatlicher Strukturen, der Besatzung und generellen materiellen Mangels stattfinden mussten. Ob und inwiefern sich Kontinuitäten früherer Praktiken und Diskurse auf den Umgang mit der Katastrophe trotz dieser Brüche zeigten und welche Elemente der Bewältigung als besonders wichtig hervorgehoben wurden, wird im Folgenden herausgearbeitet. Darüber hinaus wird gezeigt, wie die Zeitgenossen den Tod vieler Menschen durch Technik einordneten, welchen Stellenwert der Technik zugemessen wurde, welche Position die Opfer im Diskurs um die Katastrophe einnehmen konnten und welche Machtverhältnisse hinsichtlich der Interpretation und Hilfeleistung sichtbar wurden.

Als Industriestadt war Ludwigshafen im Zweiten Weltkrieg im Vergleich zu anderen deutschen Städten besonders stark von Bombenangriffen betroffen gewesen. Sie war seit dem Ende des 19. Jahrhunderts zusammen mit der Fabrik gewachsen, die zum zentralen Wirtschaftsfaktor wurde.⁷ Die Stadt und das Werksgelände der BASF wurden zwischen 1940 und 1945 mehrfach bombardiert, da dort kriegswichtige Produkte hergestellt wurden; ab 1943

Rheinland-Pfalz, Zweigkammer Neustadt Katastrophe in der BASF vom 28. Juli 1948, in: UA BASF, PB A.8.3.5./8.

4 Vgl. Gutachten über das Explosionsunglück bei der Badischen Anilin und Soda Fabrik, Ludwigshafen am 28. Juli 1948, vom 23. 10. 1948, S. 2-3, in: BASF, PB A.8.3.5./8.

5 Vgl. Zwei Monate Hilfswerk Ludwigshafen a. Rh. Ein vorläufiger Rechenschaftsbericht, in: LA Speyer, H 13 Nr. 98a, p. 100.

6 Bericht über die Hilfsmaßnahmen am 28./29. Juli 1948 der Patentabteilung der BASF, Bericht vom 3. August 1948, in: UA BASF, PB A.8.3.5./18.

7 Vgl. Katja Patzel-Mattern, »Unsagbares Grauen«. Erzählmuster der Medienberichterstattung über die Explosionsunglücke bei der BASF 1921 und 1948, in: dies., Carla Meyer, Gerrit Jasper Schenk (Hrsg.), Krisengeschichte(n). »Krise« als Leitbegriff und Erzählmuster in kulturwissenschaftlicher Perspektive, Stuttgart 2013, S. 249-280, hier S. 252.

erfolgten schwere Luftangriffe, die massive Zerstörungen hinterließen.⁸ Eine kurz zuvor erfolgte Explosion im BASF-Werk Ludwigshafen 1943, bei der etwa 70 Personen ums Leben kamen, wurde aufgrund des Zusammenhangs mit der kriegswichtigen Buna-Produktion und der nationalsozialistischen Umgangspraktik entsprechend vor der Öffentlichkeit so weit wie möglich verheimlicht.⁹ Selbstverständlich war sich die Bevölkerung Ludwigshafens dieser Explosion bewusst, da die Folgen kaum zu übersehen waren, und so diente dieser Vorfall in Bezug auf den Umgang mit Explosionen im Zusammenhang mit der erneuten Katastrophe 1948 in erster Linie als Negativfolie.¹⁰ Die Auswirkungen und Hilfsmaßnahmen einer zeitlich weiter zurückliegenden Explosionskatastrophe im nahegelegenen Werk Oppau von 1921 waren den Zeitgenossen dagegen deutlich präsenter. Deren Schäden übertrafen quantitativ diejenigen von 1948, doch waren die finanziellen und situativen Vorzeichen für Hilfsleistungen und Instandsetzungen damals deutlich günstiger.¹¹ Obgleich 1921 und 1948 das jeweilige Kriegsende drei Jahre zurücklag, belasteten die materiellen Schäden des Zweiten Weltkriegs die Bevölkerung Ludwigshafens ungleich mehr.¹²

Das Unglück brachte Not zu Notzeiten. Teilweise war es den Ludwigshafenern seit dem Kriegsende bis zum Sommer 1948 gelungen, Kriegsschäden an Wohn- und Verwaltungsgebäuden notdürftig zu beseitigen, doch wiesen viele Gebäude weiterhin Schäden auf, wie beispielsweise das Krankenhaus, dessen Betrieb dadurch beeinträchtigt wurde.¹³

Nicht nur die Geschädigten des Unglücks mussten Obdach und Versorgung finden, auch erreichten 1948 Vertriebene aus den deutschen Ostgebieten die Pfalz.¹⁴ Die Katastrophe ereignete sich zudem etwa fünf Wochen nach der westdeutschen Währungsreform des 21. Juni 1948, die private Rück-

8 Vgl. ebd., S. 254.

9 Vgl. Susan Becker, Skript eines Vortrages am 3. Juni 2008, erstellt aus den Unterlagen des Unternehmensarchivs, S. 13, in: UA BASF, PB A.8.3.5./10.

10 Rhein-Neckar-Zeitung vom 31. 7. 48, S. 3, in: LHA Koblenz, Best. 860Z, Nr. 1672. Zu diesem Unglück liegen bisher keine Forschungsergebnisse vor. In den Unterlagen der Untersuchung der Explosionskatastrophe von 1948 finden sich auch Bezüge zur Explosionskatastrophe 1943, die 57 Tote und 439 Verletzte angeben. Vgl. Bericht Nr. 23 an Herrn Direktor Wasser, vom 16. 3. 1949, in: UA BASF, PB A.8.3.5./8.

11 Vgl. Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 290.

12 Vgl. ebd.

13 Die Mittel für eine erneute Instandsetzung von Gebäuden fehlten den allermeisten Privatleuten ebenso wie der öffentlichen Verwaltung.

14 Bericht über 3 ½ Jahre Soziales Hilfswerk der Pfalz, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 308-313, hier p. 311. Allerdings kam Rheinland-Pfalz auf gerade einmal 1 % Vertriebenenanteil, da Frankreich die Binnenmigration Vertriebener aus anderen Zonen nicht zuließ. Vgl. Andreas Kossert, Kalte Heimat. Die Geschichte der deutschen Vertriebenen nach 1945, München 2008, S. 87-88.

lagen, angesammelte Spendenvolumen der Wohlfahrtsorganisationen oder Vermögen, etwa bei Krankenkassen, stark verringert oder ganz zunichte gemacht hatte. Zugleich stiegen die Lebenshaltungskosten im Verlauf des Jahres 1948 an.¹⁵ Zur allgemeinen Zerstörung waren seit 1945 die Besatzungskosten, Demontagen und Reparationen gekommen, und die Ernten der Jahre 1945 und 1946 waren schlecht ausgefallen.¹⁶ Im Laufe des Jahres 1948 begann sich die allgemeine Versorgungslage der Pfalz im Vergleich zu den Jahren nach Kriegsende allerdings langsam zu verbessern.¹⁷

Beim Wiederaufbau Ludwigshafens waren viele deutsche Hoffnungen an die BASF geknüpft, die für Arbeiterfamilien Lohn und Arbeit versprach und die darüber hinaus unter anderem Grundstoffe für wichtige Medikamenten- oder Düngerproduktion herstellte.¹⁸ Industrielle Produktion und Technisierung selbst schienen den Planenden der Nachkriegszeit als Schlüssel zum Wiederaufbau und der Bekämpfung der materiellen Notlage, obgleich zunächst vor allem für die französische Wirtschaft und deren Wiederaufbau produziert wurde.¹⁹ Die BASF war Teil der I. G. Farben AG in Auflösung, wurde aber von der Ludwigshafener Bevölkerung weiterhin als I. G. Farben bezeichnet.²⁰ Die BASF-Werke in Ludwigshafen und Oppau befanden sich unter deutscher Werksleitung, deren rechtlicher Status zu diesem Zeitpunkt unsicher war, zugleich aber standen sie unter französischer Kontrolle durch eine im Vergleich mit anderen Besatzungszonen hohe Zahl an Kontroll-offizieren.²¹ Die französischen Besatzer förderten die Produktionssteigerung

15 Vgl. Anne Sudrow, Kleine Ereignisgeschichte der Währungsreform 1948, in: bpb.de, [<https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/271679/kleine-ereignisgeschichte-der-waehrungsreform-1948/>], letzter Zugriff am 9.8.2023.

16 Vgl. Volker Koop, Besetzt. Französische Besatzungspolitik in Deutschland, Berlin 2015, S. 91.

17 Vgl. Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 254.

18 Die Zahl der Mitarbeiter erreichte 1948 einen Stand von 20.000 Personen, vgl. Susan Becker, Skript eines Vortrages am 3. Juni 2008, erstellt aus den Unterlagen des Unternehmensarchivs, S. 6, UA BASF, PB A.8.3.5./10.

19 Vgl. Raymond Stokes, Von der I. G. Farbenindustrie AG bis zur Neugründung der BASF, in: Werner Abelshauser (Hrsg.), Die BASF. Eine Unternehmensgeschichte, München 2002, S. 221–358, hier S. 346. Vgl. hierzu auch Marie-France Ludman-Obier, Die Kontrolle der chemischen Industrie in der französischen Besatzungszone 1945–1949, Mainz 1989.

20 Vgl. Kontrollratsgesetz Nr. 9, Beschlagnahme und Kontrolle des Vermögens der I. G.-Farben-Industrie AG (November 1945), in: Amtsblatt des Kontrollrats in Deutschland, S. 34. Dies kam nicht zur Anwendung, da sich die Alliierten nicht auf eine gemeinsame Linie in der Wirtschaftspolitik verständigen konnten. Die Alliierte Hohe Kommission erließ im August 1950 das Gesetz Nr. 35 zur Aufspaltung des Vermögens der I. G.-Farbenindustrie AG. Vgl. Becker, Skript eines Vortrages am 3. Juni 2008.

21 Vgl. Stokes, Von der I. G. Farbenindustrie AG bis zur Neugründung der BASF, S. 346.

der chemischen Industrie, sodass die BASF bereits 1948 wieder auf 91 Prozent ihrer Vorkriegsproduktion kommen konnte.²²

Der Wirtschaftshistoriker Raymond Stokes zeichnet einen Wandel des Umgangs der französischen Besatzer mit der BASF nach, der rasch von der Prämisse der Bestrafung und des Herunterwirtschaftens der deutschen Produktionsanlagen zur Förderung von Forschung und Entwicklung überging. Frankreich nahm so schließlich die Rolle eines »privilegierten Geschäftspartners« ein, rückte aber vorerst nicht von Demontageplänen ab.²³ Für diesen Wandel sieht Stokes sowohl personelle Veränderungen auf Seiten der französischen Besatzer, die Urteile im I. G. Farben-Prozess Ende Juli 1948 als auch die beinahe zeitgleich eingetretene Katastrophe als ursächlich an.²⁴ Die Explosionskatastrophe habe die französischen Besatzer aber vor allem zu dem Schluss veranlasst, dass Werke in schlechtem Zustand der wirtschaftlichen Nutzung nicht dienlich sein konnten.²⁵ Sowohl die französischen Besatzer als auch die deutsche Werksleitung und die deutschen Angestellten sahen die chemische Produktion als zentralen Bestandteil des Weges zur Wiederbelebung der Wirtschaft und in dieser Folge auch zum Wiederaufbau der Infrastruktur an. Die französische Regierung wich 1948 schrittweise von einer Politik ab, die den Wiederaufstieg Deutschlands zum Schutze Frankreichs vereiteln sollte, und stimmte der Teilhabe seiner besetzten Gebiete am Marshall-Plan zu.²⁶

Die direkte Nachkriegszeit stand auch gesellschaftlich im Zeichen der Überwindung der Vergangenheit. Der sogenannte »I. G. Farben-Prozess« war im Juli 1948 gerade zu Ende gegangen und hatte einmal wieder an den Schrecken der jüngsten Vergangenheit gerührt. Mit dem Freispruch Carl Wursters, der vormaliger Betriebsführer der Werke von Ludwigshafen und Oppau und zugleich Vorstandmitglied des Konzerns gewesen war, konnte sich dieser juristisch und moralisch von den engen Verstrickungen der I. G. Farben mit dem nationalsozialistischen Regime und deren Verbrechen distanzieren, vor allem von der Ausbeutung und Ermordung von Häftlingen in Auschwitz-

22 Vgl. ebd. Die BASF war im Zweiten Weltkrieg stark gewachsen und konnte daher trotz großflächiger Zerstörungen an die Vorkriegsproduktion anknüpfen.

23 Ebd., S. 348-350. Die Demontage der Buna- und Treibstoffproduktionsanlagen war für die BASF nicht existenzbedrohend, urteilt Stokes. Weitreichendere Demontagen wurden durch das Petersberger Abkommen 1949 gestoppt.

24 Vgl. ebd., S. 349.

25 Vgl. ebd.

26 Vgl. Koop, Besetzt, S. 48, S. 56, S. 117. Am politischen und wirtschaftlichen Wiederaufstarken Deutschlands war Frankreich zunächst nichts gelegen, womit die dritte westliche Siegermacht neben Großbritannien und den USA ins politische Abseits geriet und diese Pläne nicht dauerhaft aufrechterhalten konnte.

Monowitz.²⁷ Er brachte in der Nachkriegszeit den Wiederaufbau der BASF als Werksleiter voran.²⁸ Insgesamt gelang es, die ehemaligen I. G. Farben-Werke in der Pfalz hinsichtlich ihres Zusammenhangs mit Kriegsverbrechen juristisch zu entlasten, was dem Wandel der Besatzungspolitik und damit dem Wiederaufbau der BASF zuträglich war. Zugleich aber nahm dieses Urteil nichts von der generellen moralischen Last, welche die deutsche Bevölkerung auf lange Zeit prägen sollte. Die Schulddebatte der Nachkriegszeit schlug sich auch im Deutungskontext der Ludwigshafener Katastrophe nieder und zeugte von einem »diffuse[n], zwischen Akzeptanz und Abwehr schwankende[n] Schuldbewusstsein«, wie es Peter Reichel beschreibt.²⁹ Die hingebungsvolle Auseinandersetzung mit den Betroffenen der Katastrophe bezeugte, so die Hoffnung in Presseberichten und Ansprachen von Politikern, durchaus die deutsche Fähigkeit zum Mitgefühl. Die Toten, Verletzten, Hinterbliebenen und obdachlos Gewordenen hatten dies bitter nötig.

Der Fall Ludwigshafen kann sowohl als Beispiel für eine westdeutsche Industriestadt im Wiederaufbau betrachtet werden als auch als Fallbeispiel für den Umgang mit technisch bedingten Unglücken in der direkten Nachkriegszeit, in der sich die Schäden zweier zerstörerischer Ereigniskomplexe addierten. Das Unglück war für die ZeitgenossInnen ohne Frage eine *technische* Katastrophe. Die Chemieindustrie, ihre Vorgänge und Arbeitsschritte firmierten unter dem Begriff der Technik; das Werk selbst wurde als Ort dieser Technik verstanden. Technik als *pars pro toto* war »modern«, grenzte sich von der Landwirtschaft ab und kennzeichnete »moderne« Arbeitsstätten.³⁰

Der Umgang mit dem Unglück zu Notzeiten war geprägt vom allgemeinen Willen und der Notwendigkeit des Wiederaufbaus und dem Gedanken des Weiterlebens. In dieser Situation wurden die Technisierung des Alltags und der Arbeitswelt nicht hinterfragt. Ebenso konnten vonseiten der Werksleitung der BASF und der Stadtverwaltung Deutungen implementiert werden, die einerseits die bestehenden Machtverhältnisse verfestigten und andererseits den Umgang mit der Explosion positiv darstellten. In diesen Deutungen wurden

27 Vgl. Stokes, Von der I. G. Farbenindustrie AG bis zur Neugründung der BASF, S. 338. Zum I. G. Farben-Prozess siehe Peter Hayes, I. G. Farben und der I. G. Farben-Prozess: zur Verwicklung eines Großkonzerns in die nationalsozialistischen Verbrechen, in: Fritz Bauer Institut (Hrsg.), Auschwitz [= Jahrbuch zur Geschichte und Wirkung des Holocaust], Frankfurt a. M. 1996, S. 99-121; vgl. zuletzt Stephan H. Lindner, Aufrüstung – Ausbeutung – Auschwitz. Eine Geschichte des I. G.-Farben-Prozesses, Göttingen 2020.

28 Vgl. Stokes, Von der I. G. Farbenindustrie AG bis zur Neugründung der BASF, S. 339.

29 Vgl. Reichel, Vergangenheitsbewältigung, S. 70.

30 Ansprache von Regierungspräsident Bögl bei der Trauerfeier auf dem Marktplatz in Ludwigshafen a. Rh., 2. August 1948, S. 2, in: LA Speyer, Best. V 52 Nr. 90.

zeitgenössische Diskurse in einer Weise aufgegriffen, sodass sie eine versöhnliche Komponente für die deutsche Bevölkerung und die Alliierten bereithielten. Diese Deutungen erwiesen sich als persistent, sodass sie teilweise bis in die Gegenwart reproduziert werden. Einen hohen Stellenwert besaß die Frage der juristischen Schuld und der generellen Verantwortung für die Folgen der Katastrophe. Der BASF wurde keine Schuld im Sinne der Verursachung der Katastrophe zugewiesen; sie war dementsprechend nach § 2 des Reichshaftpflichtgesetzes nicht haftungspflichtig, sodass Schadensersatz an Dritte ausgeschlossen war.³¹ Die Interpretation des Verhältnisses des Arbeiters bzw. des Menschen zur Technik stützte die Interpretation eines unvorhersehbaren Ereignisses. Trotzdem beteiligte sich die BASF an der Finanzierung und Umsetzung eines Hilfswerks für die Betroffenen. Allerdings wurde dies wiederum zu einem Machtvehikel, das den Betroffenen kaum Möglichkeit gab, eigene Ansprüche durchzusetzen.

Auf innenpolitische Prozesse nahmen die Militärgouverneure der alliierten Besatzungszonen keinen direkten Einfluss, behielten sich diesen aber gegebenenfalls vor. In einer Periode der nichtexistenten Eigenstaatlichkeit – nach dem Ende des »Dritten Reichs« und vor der Gründung der Bundesrepublik – bildete der Alliierte Kontrollrat die Instanz, die über ganz Deutschland betreffende Fragen entschied; eine gesamtstaatliche deutsche Regierung konnte jedoch nicht auf das Unglück in Ludwigshafen reagieren.³² Die Kontrolle über die Vorgänge in den Besatzungszonen lag bei den dortigen Militärgouverneuren, von deren Befehl die deutschen Behörden und Verwaltungen abhängig waren. Der Oberkommandierende der französischen Besatzungsarmee, General Marie-Pierre Kœnig, stellte Spendengelder für besonders stark betroffene Familien zur Verfügung, die Zuteilung übernahmen die deutschen Verwaltungen und das kurz darauf gegründete Hilfswerk.³³ Der konkrete Umgang mit den weiteren Katastrophenfolgen jenseits der Rettungsarbeiten blieb in erster Linie der Landesregierung, der Bezirks- beziehungsweise Provinzialregierung, der Stadtverwaltung und der deutschen Leitung der Ludwigshafener BASF

31 Ebd.

32 Zur Situation Deutschlands in der direkten Nachkriegszeit vgl. Christoph Kleßmann, *Die doppelte Staatsgründung. Deutsche Geschichte 1945-1955*, Göttingen⁵ 1991; Wolfgang Benz, *Errichtung der Besatzungsherrschaft*, in: *Deutschland 1945-1949, Informationen zur Politischen Bildung* (2005) H. 259, online: [<https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/izpb/10048/errichtung-der-besatzungsherrschaft/>], letzter Zugriff am 5.12.2022.

33 Schreiben von Gouverneur André Brozen-Favereau im Auftrag General Kœnigs an Oberregierungspräsident Böglér vom 29.7.1948, in: LA Speyer, Best. V 52 Nr. 604, o. P.

überlassen. Mithilfe der organisierten und institutionalisierten Hilfe für die Betroffenen konnte es gelingen, existenzieller Not der Betroffenen nach den Maßstäben des Hilfswerks zu begegnen und eine grundlegende Versorgung bereitzustellen. Dies wurde über die Stiftung, die dem Hilfswerk nachfolgte, sogar teilweise individuell gestaltet, was jedoch wiederum Raum für personenabhängige Entscheidungen gab. Die Betroffenen konnten mit der Einrichtung des Hilfswerks als versorgt gelten, sodass ein Abschluss des Umgangs mit den Katastrophenfolgen bereits im Folgejahr verkündet werden konnte. Öffentlichen Raum für Kritik seitens der Betroffenen gab es kaum. Zudem griffen im Falle der Unzufriedenheit Mechanismen, die das öffentliche Äußern von Unzufriedenheit unmöglich machten. Insofern wurde die Abgeschlossenheit anhand der Versorgung der Betroffenen festgemacht, ohne dass diese sich dazu äußern konnten. Die Sorge für die Opfer und das gleichzeitige Ausklammern dieser war also eine Voraussetzung für das schnelle Ende der Katastrophe.

Dies zeigte sich bereits im Zusammenhang mit der Rettung der Verletzten, die, ähnlich wie im Falle des *Hindenburg*, daran gemessen wurde, wie schnell der Abtransport vom Katastrophenort bewerkstelligt werden konnte. Bei den Versuchen, den Folgen der Katastrophe von 1948 Herr zu werden, wurde auf manche Handlungslogik zurückgegriffen, die aus den Erfahrungen des Luftkriegs stammte, so Einfluss auf die Logik der schnellen Rettung hatte und zugleich Praktiken sichtbar werden ließ, die in die spätere Katastrophenmedizin übernommen wurden.

In Bezug auf den Transport und die medizinische Versorgung ergab sich eine Gemengelage, in der deutsche Institutionen, französische Soldaten und Gendarmerie und amerikanische und britische Militärabteilungen kooperieren mussten und in der die Bedeutung der Rettungshilfe für die Geltendmachung eines Führungsanspruchs deutlich wurde.

2.1 »Schnelle Rettung« in Zeiten des politischen Umbruchs

Die Rettung der Verletzten setzte rasch nach dem Unglück ein. Teils halfen weniger schwer oder unverletzt gebliebene Arbeiter dabei. Bei der Rettung von Toten und Verletzten und der Beseitigung der Trümmer kam das französische Militär deutschen Einsatzkräften zu Hilfe. Auch britische und amerikanische Soldaten aus der nahen Bizone erhielten die Erlaubnis, die französische Demarkationsgrenze zu übertreten und Hilfe zu leisten. Militärische Sanitätszüge brachten geschultes Personal und Material mit, an dem es vor Ort mangelte.³⁴

34 Zur Aufzählung der Schäden vgl. die Ansprache des Ludwigshafener Oberbürger-

Die Rettung zeichnete sich dadurch aus, dass die herbeigeeilten Retter und Hilfswilligen nach Kräften versuchten, die Verletzten zu befreien und in die Krankenhäuser zu bringen oder Feuer zu bekämpfen.³⁵ Eine übergeordnete Leitung der Handlungen gab es dabei trotz Bemühungen um Organisation nicht, vielmehr bedurfte es häufig der Improvisation.

Lebensrettung, Improvisation, Repräsentation

Obwohl der Explosionsort auf dem Gebiet der französischen Besatzungszone lag, erreichten bald technisch gut ausgestattete US-amerikanische Soldaten aus dem nahen Mannheim Ludwigshafen, um medizinische Hilfe zu leisten und die Trümmer mit schwerem Gerät aus dem Weg zu räumen.³⁶ Obgleich amerikanische Soldaten unter normalen Umständen die französische Demarkationslinie nicht überschreiten durften, schon gar nicht bewaffnet, konnten die amerikanischen und deutschen Helfer an diesem Tage die Rheinbrücke passieren, welche die Grenze markierte.³⁷ Was die amerikanischen Soldaten nach Ludwigshafen brachten, ging allerdings über grundlegende medizinische Ausstattung hinaus. In den ersten Stunden nach der Explosion war jede Hilfe willkommen, denn die Ressourcen des Ludwigshafener DRK, der Feuerwehren und der deutschen Polizei, die in erster Linie für solche Katastropheneinsätze zuständig waren, waren äußerst dürrtig und auch die Ressourcen des französischen Militärs bei Ludwigshafen reichten nicht an die Ausstattung der Amerikaner heran.³⁸ Bewundernd berichteten *Die Neue Zeitung*, wohlgermerkt eine Zeitungsgründung der Amerikaner, und der Berliner *Telegraf*, der auch in Rheinland-Pfalz erhältlich war, vom Einsatz amerikanischer Bulldozer, die Trümmer mit Leichtigkeit bewegen konnten.³⁹ Auch interne Berichte, wie beispielsweise der Bericht der Ludwigs-

meisters bei der außerordentlichen Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein, 1. 8. 1948, Protokoll, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98a, p. 29 v.

35 Vgl. Bericht über die Hilfsmaßnahmen am 28./29. Juli 1948 der Patentabteilung der BASF.

36 Bericht der Ludwigshafener Polizeidirektion an die Provinzialregierung vom 29. 7. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.; ebenso der Bericht der Ludwigshafener Polizeidirektion an die Provinzialregierung vom 31. 7. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.

37 Kriminaldirektor Oskar Riester, Probleme polizeilicher Zusammenarbeit im Grenzgebiet von Bundesländern, dargestellt an Fällen aus dem Mannheimer Raum, in: UA BASF, PB A.8.3.5./18.

38 So beispielsweise im Brief des Werksarztes Hergt an Ministerialrat Koelsch, vom 4. August 1948, S. 2, in: UA BASF, PB A.8.3.5./18; vgl. auch Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 280.

39 Vgl. Bisher 124 Tote in Ludwigshafen geborgen, in: *Die Neue Zeitung* vom 31. 7. 1948; vgl. Kameradschaft in höchster Not, in: *Der Telegraf* vom 31. 7. 1948.

hafener Polizeidirektion an die Landesregierung oder Berichte von Mitarbeitern der BASF, hoben die Ausstattung des amerikanischen Militärs und deren Effizienz geradezu andächtig hervor.⁴⁰ Die Amerikaner brachten Kräne, Großküchen und weiteres Personal an den Katastrophenort und konnten sich so als technisch überlegener Retter in der Not präsentieren.⁴¹ Mithilfe des schweren Geräts gelang es einem amerikanischen Soldaten, weitere Kesselwagen, deren Explosion ebenfalls zu befürchten stand, aus dem noch brennenden Bereich zu ziehen.⁴² Wie Lisa Sanner herausarbeiten konnte, legte die französische Militäradministration den Amerikanern allerdings am nächsten Tag nahe, die weiteren Räumungs- und Rettungsarbeiten ihnen zu überlassen, wie auch ein zeitgenössischer Brief belegt.⁴³ Auch die Mannheimer Feuerwehr berichtete davon. Sie zog daraufhin ebenfalls ab, wurde einen Tag später aber, im Gegensatz zum amerikanischen Militär, an den Katastrophenort zurückgebeten.⁴⁴ Entgegen der offiziell verbreiteten Darstellung der problemlosen Zusammenarbeit beobachteten Augenzeugen immer wieder Auseinandersetzungen zwischen französischen Soldaten und den anrückenden amerikanischen Pionieren.⁴⁵

Die Alliierten füllten im Sommer 1948 ein »Rettungsvakuum« aus, das Resultat der großflächigen Auflösung der zuständigen institutionellen Strukturen und der generellen Ausrüstungsknappheit der Deutschen war. In der Logik des repräsentativen Machtanspruchs störten die Amerikaner das Auftreten der französischen Besatzungsmacht in deren Besatzungszone, indem sie mit der Zurschaustellung der eigenen Ausrüstung die Ressourcen des französischen Militärs defizitär erscheinen ließen. Ver-

40 Vgl. Bericht der Ludwigshafener Polizeidirektion an die Provinzialregierung vom 31. 7. 1948; und vgl. Bericht über die Hilfsmaßnahmen am 28./29. Juli 1948 der Patentabteilung BASF, Bericht vom 3. August 1948, S. 3.

41 Bericht der Ludwigshafener Polizeidirektion an die Provinzialregierung vom 31. 7. 1948.

42 Vgl. Bericht über die Hilfsmaßnahmen am 28./29. Juli 1948 der Patentabteilung BASF, S. 3. Vgl. dazu auch eine Recherchearbeit, die dem Stadtarchiv Ludwigshafen vorliegt: Gisela Cyriax, Helfer und Helden. Ludwigshafen 1947-1948, in: StA Ludwigshafen If 16.

43 Dieser Bericht wurde 1986 in der Loveland Harold-Press mit Erlaubnis des Autors als Zeitdokument abgedruckt. Vgl. Loveland tells of Explosion at German I. G. Farben plant, in: Loveland Herold-Press, enthalten in: StA Lu M 817, o. P.; vgl. auch Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 280.

44 Vgl. Tätigkeitsbericht über den Einsatz der Mannheimer Feuerwehren bei dem Explosionsunglück in dem Werk. Bad. Anilin- und Soda-Fabrik, Ludwigshafen am 28. Juli 1948, S. 6, in: UA BASF, PB A.8.3.5./18.

45 Teilweise berichteten diese von derartigen Vorkommnissen erst Jahre später. Vgl. exemplarisch Heinrich Hamm. Verzweifelte Suche nach dem Vater, in: Die Rheinpfalz vom 25. Juli 1998, Zeitungsschnittsammlung in: UA BASF, PB A.8.3.5./10.

stärkt wurde dieser Effekt zusätzlich dadurch, dass der Erwartungshorizont, also das, was der deutschen Bevölkerung in diesem Zusammenhang möglich erschien, durch das Anrücken der amerikanischen Pioniere mit ihrer technischen Ausrüstung übertroffen wurde. Die Einstellung der deutschen Bevölkerung gegenüber der französischen Besatzungsmacht war aufgrund der schlechten allgemeinen Versorgungslage negativ und die Erwartungen an Hilfe von französischer Seite dementsprechend als gering einzustufen.⁴⁶ Paradoxerweise definierte sich diese Überlegenheit im Zusammenhang mit der Beseitigung der Folgen einer technisch bedingten Katastrophe über die Verfügbarkeit von technischem Equipment. Und tatsächlich war das amerikanische Militär ressourcenstärker als das französische, da Frankreich als ehemals besetztes Land und mit weiterhin schwacher Wirtschaftskraft nicht über die Ausstattung der Amerikaner verfügte.⁴⁷

Frankreichs Stellung im Kreis der westlichen alliierten Besatzungsmächte war von Beginn an problematisch; Frankreich nahm neben Großbritannien und den USA eher eine Randposition am Verhandlungstisch der Alliierten ein.⁴⁸ Möchte man die Absichten der Amerikaner und Briten nicht als rein humanitär, sondern diese Handlungen auch als politische Aktionen betrachten, so kann die Rettungsaktion als Seitenhieb auf die französische Besatzung verstanden werden. Nicht nur wies die französisch besetzte Zone die größten Versorgungsengpässe und wirtschaftliche Schwäche auf, auch Frankreichs langes Zögern, einer westlichen Trizone zuzustimmen, hatte die Pläne beeinträchtigt, Deutschland als Teil Europas gegen den Kommunismus aufzubauen.⁴⁹ Im praktischen Sinne musste die französische Besatzung ihre Zuständigkeit und ihre Hilfskompetenz in ihrer Besatzungszone gegenüber den Amerikanern behaupten, ohne diese vor den Kopf zu stoßen. Öffentlich wurde ihnen für ihre Hilfe in der Not gedankt und der Einsatz insgesamt als Beweis für Verständigung zwischen Deutschen,

46 Vgl. Karl-Heinz Rothenberger, *Die Hungerjahre nach dem Zweiten Weltkrieg. Ernährungs- und Landwirtschaft in Rheinland-Pfalz (1945-1950)*, Boppard a. Rh. 1980, S. 193; vgl. auch Rainer Hudemann, *Französische Besatzungsmacht und deutsche Bevölkerung nach zwei Weltkriegen*, in: Ernst Willi Hansen, Klaus-Jürgen Müller (Hrsg.), *Politischer Wandel, organisierte Gewalt und nationale Sicherheit* [= Beiträge zur Militärgeschichte, Bd. 50], München 1995, S. 427-445, hier S. 427, S. 437-440.

47 Vgl. Koop, *Besetzt*, S. 72; vgl. ebenso Stefan Martens, *Zwischen Demokratisierung und Ausbeutung. Aspekte und Motive der französischen Deutschlandpolitik nach dem Zweiten Weltkrieg*, in: ders. (Hrsg.), *Vom »Erbfeind« zum »Erneuerer«* [= Beihefte der Francia: Forschungen zur westeuropäischen Geschichte, Bd. 27], Sigmaringen 1993, S. 9-17, hier S. 10.

48 Vgl. ebd.

49 Vgl. Koop, *Besetzt*, S. 65.

Franzosen und Amerikanern hervorgehoben.⁵⁰ Insbesondere die medial verbreiteten Erzählungen von Verbrüderung und Zusammenarbeit der Retter aller Nationalitäten und Hautfarben im Angesicht von Not und Schmerz wiesen einen Weg in eine bessere, humanere Zukunft. Der Rettungsaktion wurde damit politische Bedeutung zugewiesen, die über die eigentlichen Handlungen hinausging und dem Unglück etwas Positives abgewinnen sollte. Dahinter traten jedoch praktische Probleme und die Situation der eigentlich Geschädigten weitgehend zurück.

Der Beanspruchung von Ordnungspflichten war ein Geltungs- oder Machtanspruch inhärent. Ähnlich formulierte es auch José Brunner, der einen Gesellschaftsvertrag beschreibt, dem zufolge die Bevölkerung dem Staat – bzw. in diesem Falle der Administration im Austausch für Fürsorge und Hilfe in der Not – Gehorsam leistet.⁵¹ Natürlich war dies im Falle des besiegten und besetzten Deutschlands komplexer als von Brunner beschrieben, doch setzten die westlichen Besatzer nicht dauerhaft auf reine Zwangsmaßnahmen. Akzeptanz seitens der Bevölkerung war notwendig. Die Rettung aus Notlagen war Teil der Schutzfunktion des Staates bzw. einer herrschenden Instanz gegenüber seinen Bürgern und dementsprechend herrschaftslegitimierendes Element. Der Anspruch, Rettungsressourcen für die Bevölkerung zur Verfügung zu stellen, wurde ein Jahr später 1949 als Teil der im Grundgesetz verankerten Daseinsvorsorge den Kommunen übertragen.⁵² Das Konzept ging auf den Staats- und Verwaltungsrechtler Ernst Forsthoff zurück, dessen Ideen bereits in den 1930er Jahren Beachtung fanden.⁵³ Er rückte die Schutzfunktion

50 Vgl. Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 280.

51 Ähnliche Gedanken verfolgt auch Jochen Molitor in Bezug auf Eckard Conzes Konzept der Versichertheitlichung, bezieht hier aber die Verdrängung der Grundwerte von Frieden oder Freiheit auf Kosten von Sicherheit mit ein. Vgl. Molitor, Katastrophe als Beruf, S. 26.

52 Im Grundgesetz wird die Daseinsvorsorge nicht als solche bezeichnet. Bei der Daseinsvorsorge handelt es sich um einen ungenauen Begriff, der laut kommunalem Selbstverwaltungsrecht jeweils im spezifischen kommunalen Kontext ausgelegt werden kann. Vgl. BVerfG, Beschluss vom 23. 11. 1988, Az. 2 BvR 1619, 1628/83.

53 Forsthoffs Überlegungen beschäftigten sich mit der Frage der Stabilität sozialer Ordnungen, als deren Grundfrage er die technisierte Versorgung der darauf angewiesenen Stadtmenschen identifizierte. Forsthoff sah aus Technisierung und Industrialisierung Probleme erwachsen. So lebe der Mensch in einer beengten, »künstlichen« Lebenswelt, die Abhängigkeiten von Versorgung mit technischen und kulturellen Grundbedürfnissen, wie Gas und Strom, aber auch technischen Verkehrsmitteln, Fürsorge, Bildung und Kultur zu Folge hätten. Die aufgrund der beschriebenen Abhängigkeiten als »risikoreicher« erlebte Lebenswelt lasse den Menschen nach Sicherung durch staatliche Strukturen streben. Mit der Übernahme der Daseinsvorsorge ins Kommunalrecht und deren Absicherung durch das Grundgesetz trug die Verfassung der Bundesrepublik diesen Überlegungen Rechnung.

des Staates in den Mittelpunkt der Herrschaftslegitimation und wies den Verwaltungen einen zentralen Platz im Staatsgefüge zu.⁵⁴

Auf anderer Ebene bemühten sich auch die deutschen Rettungs- und Hilfgesellschaften darum, dass ihr Einsatz öffentlich zur Kenntnis genommen wurde. Dabei ging es um die Anerkennung der praktischen Bedeutung der jeweiligen Einrichtungen, die sich in erster Linie privat finanzierten oder auf Zuwendungen hoffen mussten. Rettungsgesellschaften und soziale Einrichtungen standen untereinander in Konkurrenz um Finanzierung und Geltung und nicht zuletzt um den Fortbestand.⁵⁵ So kam es in Folge einer als ungerecht empfundenen bildlichen Unterrepräsentation evangelischer Einrichtungen in einem offiziellen Erinnerungsalbum der Stadt, das an großzügige SpenderInnen und politische Amtsträger verschenkt wurde, fast zum Eklat zwischen der evangelischen Landeskirche und dem Oberregierungspräsidium.⁵⁶ Dieser Streit konnte jedoch ohne öffentliches Aufsehen zwischen den Beteiligten beigelegt werden.

Die »schnelle Rettung« und das Erbe des Luftkriegs

Für die öffentliche Bewertung als gelungene Rettungsaktion war neben der Symbolkraft der sich im Angesicht von Not und Gefahr verbrüdernden Retter in erster Linie die (angebliche) Geschwindigkeit der Rettung ausschlaggebend. Dieses Phänomen hing mit der weiterhin dominierenden zeitgenössischen Wahrnehmung der Katastrophe und ihrer Bewältigung zusammen, die bereits im Zusammenhang mit der Katastrophe des *Hindenburg* zu beobachten war: In dem Moment, in dem Verletzte das Krankenhaus erreichten, galten sie als gerettet und die unmittelbare Katastrophe als erfolgreich bekämpft. Der Aufenthalt und die eigentliche Behandlung in einem Krankenhaus waren

Trotz antisemitischer Vorstellungen einer Volksordnung und dem Wunsch nach einem »totalen Staat« lehnte der Schüler Carl Schmitts die Einheit von Staat und Führer in einer ersten Auflage seiner Schrift »Der totale Staat« ab. Diese Positionen entkräftete er nach deutlicher Kritik, beharrte aber in späteren Überlegungen auf der zentralen Rolle der Daseinsvorsorge als Verwaltungsaufgabe. Vgl. Jens Kersten, Die Entwicklung des Konzepts der Daseinsvorsorge im Werk von Ernst Forsthoff, in: *Der Staat* 44 (2005) 4, S. 543-569, hier S. 552-553.

54 Der Rechtswissenschaftler Jens Kersten brachte das Denken des »Jungkonservativen« Forsthoff auf den Punkt: Versagten die Gemeinden bei dieser Versorgung, so führe dies zu einer »Legitimationskrise des Staates insgesamt«. Vgl. ebd., S. 545.

55 Vgl. Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 111-113.

56 Vgl. Schreiben des Präsidenten der Pfälzischen Landeskirche Hans Stempel an Oberregierungspräsident Bögl vom 14. 9. 1949, LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 374-375; vgl. Schreiben des Stadtarchivars Emil Nessler an Oberregierungspräsident Bögl vom 7. 10. 1949, LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 371-373.

insofern nicht Teil der Rettungshandlungen und der akuten Katastrophenbewältigung. Vielmehr war die Überforderung der medizinischen Ressourcen eine unweigerliche Folge der Katastrophe, die außerhalb menschlicher Handlungsmacht zu liegen schien. Die medizinische Folgeversorgung wurde so von der Rettung gedanklich entkoppelt. Ebenso spielten die praktischen Rettungshandlungen eine Rolle, die vor allem von Militärangehörigen, Ärzten oder DRK-HelferInnen vorgenommen wurden, die ihre Ausbildung und praktischen Einsätze im Zweiten Weltkrieg absolviert hatten. Hinzu kam das praktische Erbe des mittlerweile aufgelösten Luftschutzes, das bestimmte Teile der deutschen Handlungsstrukturen beeinflusste.

Das schnelle Eintreffen der Retter nach der Explosion des Kesselwagens und deren Einsatz wurde in den Zeitungen als positiv hervorgehoben.⁵⁷ Auch vonseiten des Innenministeriums der Pfalz und der Polizei wurde die Geschwindigkeit des Rettungseinsatzes betont, allerdings mit dem Hinweis, dass die Umstände diesen behindert hätten.⁵⁸ Auch hier wurde vor allem die Geschwindigkeit des Abtransports der Verletzten und die nationenverbindende Zusammenarbeit hervorgehoben.⁵⁹ Dass in Ludwigshafen mehr als 2.000 Verletzte ins städtische Krankenhaus eingeliefert wurden oder, sofern es ihre Verfassung zuließ, selbst zu Fuß dorthin gelangt waren, wurde allgemein als Widrigkeit der generellen Katastrophensituation angesehen.⁶⁰ Im Angesicht des Ressourcenmangels und der hohen Zahl der Verletzten gab

57 Vgl. zum Einsatz der Retter: Der Mannheimer Feuerwehreinsatz, in: Der Mannheimer Morgen vom 31. 7. 1948; Der Unglückstag von Ludwigshafen, in: Die Rheinpfalz vom 31. 7. 1948; vgl. Die Auswirkungen der Explosions-Katastrophe. Brände Donnerstag früh gelöscht, in: Rhein-Neckar-Zeitung vom 31. 7. 1948; Das Unglück in Ludwigshafen, in: Allgemeine Zeitung vom 30. 7. 1948; vgl. auch die Hervorhebung des »vorbildlichen amerikanischen Einsatzes«: Ueber die Ursache der verheerenden Explosion bestehen nur Vermutungen, in: Mannheimer Morgen vom 31. 7. 1948.

58 Vgl. Erfahrungsbericht des Ministeriums des Innern zu dem am 28. 7. 1948 in der BASF in Ludwigshafen erfolgten Explosionsunglück vom 26. 8. 1948, S. 4, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.; vgl. Bericht des Landespolizeipräsidiums an den Innenminister vom 29. 7. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.

59 Vgl. Schluss- und Erfahrungsbericht des Bezirkschefs der Provinzialregierung der Pfalz, Abteilung des Innern, Kultus, Unterabteilung Polizei, zum Explosionsunglück in der BASF am 28. 7. 1948 vom 6. 8. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.; Erfahrungsbericht des Ministeriums des Innern zu dem am 28. 7. 1948 in der BASF in Ludwigshafen erfolgten Explosionsunglück vom 26. 8. 1948, S. 2, S. 6, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.

60 Ansprache des Ludwigshafener Oberbürgermeisters bei der außerordentlichen Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein, 1. 8. 1948, Protokoll, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98a, p. 29 v. Vergleichbares berichtet auch die Allgemeine Zeitung: Das Explosionsunglück in Ludwigshafen, in: Allgemeine Zeitung. Neuer Mainzer Anzeiger vom 30. 7. 1948, S. 2.

es keine Alternativen, was aber nur als Problem des spezifischen, situativen Ressourcenmangels thematisiert wurde.⁶¹ Die Überforderung medizinischer Kapazitäten wurde in der allgemeinen öffentlichen Wahrnehmung der Nachkriegszeit selbst als Manifestation von Katastrophenfolgen hingenommen. Im Grunde war für eine gelungene Rettungsaktion allein ausschlaggebend, dass sämtliche Verletzte in ein Krankenhaus verbracht oder wenigstens vom Unglücksort entfernt wurden.

Wie der Transport dorthin ablief und wie sich die Versorgungssituation in den Krankenhäusern selbst darstellte, wurde genauso wenig problematisiert. Großflächige Verteilung auf verschiedene Krankenhäuser war durch die geringe Zahl an Transportmitteln nur eingeschränkt möglich und wurde erst in späteren Jahren zur verbreiteten Vorgehensweise.⁶² Zwar bemühten sich einzelne Personen, die Fahrer der von der Militärregierung und der Stadtverwaltung für den Verletzentransport zur Verfügung gestellten Fahrzeuge zu verschiedenen Krankenhäusern zu entsenden, doch waren auch diese Krankenhäuser entweder schnell überfüllt oder wurden kaum berücksichtigt.⁶³ Die Logik der Allokation kam in den wenigen Steuerungsversuchen zur Anwendung, die in der Entwicklung der Katastrophenmedizin in späteren Jahren neben der Triage eine wichtige Rolle spielen sollte. In den Tagen nach der Katastrophe verlegte man einige schwerverletzte Patienten in andere Krankenhäuser, allerdings wurde dies von den Zeitungen eher als Merkmal einer Notlage bewertet denn als absichtsvolle Handlung.⁶⁴

Beim Transport der Verletzten bemühte man sich zwar in Anlehnung an den Triage-Gedanken um die Bevorzugung der Schwer- und Schwerstverletzten, aber bei der langwierigen Bergung aus den Trümmern und der generell unübersichtlichen Situation wurde mehr oder minder nach Verfügbarkeit abtransportiert.⁶⁵ Der Umstand, dass die Verletzten im Krankenhaus, das durch Kriegsschäden, Ärztemangel und Explosionsschäden in seiner Kapazität begrenzt wurde, stundenlang auf Behandlung warten mussten oder nach notdürftiger Versorgung nach Hause entlassen wurden, erregte dementsprechend

61 Erfahrungsbbericht des Ministeriums des Innern zu dem am 28. 7. 1948 in der BASF in Ludwigshafen erfolgten Explosionsunglück vom 26. 8. 1948, S. 2, S. 6.

62 Ebd., S. 31.

63 Tätigkeitsbericht über den Einsatz der Mannheimer Feuerwehren bei dem Explosionsunglück, S. 2.

64 Erfahrungsbbericht des Ministeriums des Innern zu dem am 28. 7. 1948 in der BASF in Ludwigshafen erfolgten Explosionsunglück vom 26. 8. 1948; vgl. auch Das Explosionsunglück in Ludwigshafen, in: Allgemeine Zeitung. Neuer Mainzer Anzeiger vom 30. 7. 1948, S. 2.

65 Bericht der Polizeidirektion Ludwigshafen an den Bezirkschef der Unterabteilung Polizei der Provinzialregierung der Pfalz, Abt. des Innern und Kultus, vom 4. 8. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.

keine weitere öffentliche Aufmerksamkeit.⁶⁶ Vielmehr wurde der Einsatz der Chirurgen, Ärzte und des Pflegepersonals bis zur völligen Erschöpfung als menschlich vorbildlich gewürdigt.⁶⁷ Auch die Sanitätseinrichtungen der BASF waren überfordert und konnten nur geringfügige medizinische Hilfe leisten.⁶⁸ Auf diese Weise blieb das Krankenhaus als öffentlich bewusster Teil der akuten Katastrophenbewältigung ausgeklammert.

Individuelle und der Heilung zweckmäßige Versorgung hatte keine Priorität in dieser Situation der vollständigen Überforderung der Ressourcen und spielte dementsprechend auch im medialen Widerhall keine Rolle. Dies lag nicht zuletzt daran, dass die Notfallmedizin eine Notwendigkeit von umgehender Schockbehandlung als lebensrettende Maßnahme erst in den 1950er und 1960er Jahren ausmachte und die praktische Umsetzung entsprechender Maßnahmen testete.⁶⁹ In der medialen Darstellung wurden aus den unglücklichen Unfallopfern durch die liebevolle, aber meist nicht näher beschriebene Fürsorge in den Heilanstalten glückliche Überlebende.⁷⁰ Über Verletzungen und körperliches Leid konnte öffentlich, zum Beispiel in Zeitungsberichten, ohnehin fast nur im Kontext der Beschreibung von Heilungsverfahren gesprochen werden, ohne dem diskursiven emotionalen Regime entgegenzustehen⁷¹ (vgl. Kap. 2.2). Individuelle Verletzte der Katastrophe verschwanden auf diese Weise hinter der Masse der Verletzten insgesamt. So konnte die Rettungsaktion trotz der Beschwerden als Erfolg gelten.

Erst mit einiger Verzögerung berichteten Verletzte, häufig im Zuge von Jahrestagen, von ihren Erlebnissen im Zusammenhang mit ihrer medizinischen Versorgung. So erzählte Gerhard Schuck anlässlich des 50. Jahrestages davon, wie er trotz einer Verletzung an der Schlagader mitsamt einer Busladung Verletzter an einem Krankenhaustor abgewiesen worden sei und sich daraufhin auf einem Fahrrad in Richtung eines anderen Krankenhauses aufgemacht habe. Schließlich sei er mit Hilfe eines amerikanischen LKW-Fahrers dort angekommen, habe aber lebenslang Narben und eine Unbeweglichkeit des linken Arms zurück behalten.⁷² Diese Erzählung, die exemplarisch für andere stehen

66 Vgl. Ansprache des Ludwigshafener Oberbürgermeisters Bauer auf der ausserordentlichen Stadtratssitzung Ludwigshafen am Rhein am 1.8.1949, LA Speyer, Best. H 13, Nr. 98a, p. 28-33, hier p. 30v; p. 31.

67 Vgl. Erfahrungsbericht des Ministeriums des Innern zu dem am 28.7.1948 in der BASF in Ludwigshafen erfolgten Explosionsunglück vom 26.8.1948, S. 6, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o.P.

68 Vgl. Brief Dr. Hergt an die Werksleitung z.H. Dr. Ludewig, in: UA BASF, PB A.8.3.5./18.

69 Vgl. Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 58-59.

70 Vgl. dazu v.a. Kap. 2.2.

71 Die Rheinpfalz, Besuch im Ludwigshafener Krankenhaus, 31.7.1948, S. 5.

72 Vgl. Gerhard Schuck, Auf dem Fahrrad ins Krankenhaus, in: Die Rheinpfalz vom

kann, zeigt, wie persönliche Erlebnisse den offiziellen Darstellungen der schnellen Rettung entgegenstehen konnten. Die individuelle Behandlung einzelner Personen wurde nicht in die Bewertung mit einbezogen. Ähnlich erging es einem weiteren Mitarbeiter der BASF, der durch die Explosion eine schwere Augenverletzung davongetragen hatte. Von ihm stammt einer der wenigen archivierten zeitgenössischen Berichte, die auf die Situation der Verletzung und der Rettung eingehen. Die Ambulanz im Werk sei überfüllt gewesen, schrieb er einem Bekannten, weshalb er, genau wie Schuck, mit einem Bus zu einem Krankenhaus gefahren worden sei.⁷³ Dort habe er aufgrund des Blutverlusts einen Schwächeanfall erlitten, sodass er mit einem Kreislaufmittel und Schnaps behandelt wurde. Daraufhin habe ihn ein Arzt mit einem Notverband versorgt, ihn aber für eine weitere Behandlung abgewiesen, sodass er zum Ausgang geführt worden sei.⁷⁴ Selbstständig begab er sich in ein Krankenhaus auf der anderen Rheinseite, doch auch dort habe niemand sein Auge behandeln können. Schließlich traf er in einem dritten Krankenhaus einen Augenspezialisten an, der ihn operierte und das verletzte Auge entfernte.⁷⁵

Das Paradigma, Verletzte möglichst schnell in Krankenhäuser zu verbringen und das Individuum dabei nachrangig zu behandeln, kann über die zeitgenössische Auffassung der Katastrophenrettung hinaus mit einem Blick auf die angewandten praktischen Rettungslogiken und deren Strukturen erklärt werden. Die spätere Unfallchirurgie entwickelte sich aus der Militärmedizin, die 1948 im Falle des BASF-Unglücks großflächig zur Anwendung kam. Aber auch die Logiken und Erfahrungen aus dem Luftkrieg und die Strukturen des 1946 verbotenen Luftschutzes erwiesen sich weiterhin als relevant im praktischen Umgang mit der Explosionskatastrophe. Beides trug zur Betonung der Wichtigkeit der schnellen Rettung bei.

Äußerlich betrachtet traf die Katastrophe eine dafür strukturell schlecht organisierte Gesellschaft. Die auch für zivile Unglücke zuständigen Luftschutzorganisationen waren ebenso wie die Technische Nothilfe im Zuge der Demilitarisierung 1946 aufgelöst und verboten worden.⁷⁶ Tatsächlich

25. Juli 1998; Thema am Samstag: vor 50 Jahren Explosions-Katastrophe in der BASF, in: UA BASF, PB A.8.3.5./10.

73 Beschreibung des Explosionsunglücks vom 28. Juli 1948, geschrieben im Krankenhaus kurz nach der Katastrophe, beiliegende handschriftliche Notiz ist auf den 8.8.48 datiert, S. 1, UA BASF, PB A.8.3.5./18.

74 Vgl. ebd.

75 Vgl. ebd., S. 2.

76 Vgl. Dieter Franke, Ein Haus im Wandel der Zeit, in: Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (Hrsg.), 50 Jahre Zivil- und Bevölkerungsschutz in Deutschland, Bonn 2008, S. 10-29, hier S. 10.

aber, so zeigt das Beispiel dieser Katastrophe, nutzte die deutsche Polizei in dieser Situation trotz des Mangels an Ressourcen und an Organisationen jene Handlungsstrukturen, die während des Luftschutzes eingeübt worden waren. Die Polizei wies personelle Kontinuitäten auf, da nur ein Teil der Beschäftigten im Zuge der Entnazifizierung entlassen worden war.⁷⁷ Erst 1949 begann die Reorganisation von Behörden mit Schutzaufgaben. 1950 wurde das Technische Hilfswerk (THW) gegründet, wenngleich noch mit anderer Aufgabenstellung als in späteren Jahren.⁷⁸ Einzig das Deutsche Rote Kreuz war in den westlichen Besatzungszonen nicht vollständig aufgelöst worden und konnte größtenteils in seinen lokalen Gruppen weiterexistieren, wenngleich es keine nationale DRK-Organisation gab.⁷⁹ Insofern lag die genuine Katastrophenbekämpfung jenseits der Rettung buchstäblich in Händen der Polizei, die nach der Explosion das Fehlen fast sämtlicher Ausrüstung wie Spaten, Hacken, Lampen oder Transportmittel beklagte.⁸⁰ Die französischen und amerikanischen Soldaten arbeiteten in Absprache mit den Deutschen und wendeten ihre eigenen Strategien der Feldversorgung an. Sie errichteten mehrere Verbandsplätze und sogar eine eigene Kommandozentrale auf dem Werksgelände.⁸¹ Erst nach Stunden wurde das Oberkommando über die Rettungsaktion der französischen BASF-Verwaltung übergeben.⁸²

77 Vgl. Koop, Besetzt, S. 87.

78 Vgl. Diebel, »Die Stunde der Exekutive«, S. 15, S. 39-46. Der Aufbau des THW, zunächst als private Organisation, dann als Institution, die dem Bundesinnenministerium unterstellt war, wurde von Gewerkschaften und der SPD kritisch betrachtet. Beide erblickten darin das erneute Potenzial einer »Streikbrecherorganisation« und somit eine Bedrohung für den Arbeitskampf, während mehrere Bundesländer ihre föderalen Hoheitsrechte im Bereich innerer Sicherheit angegriffen sahen. Als Nachfolgeorganisation der TN (Technische Nothilfe) blieben personelle und »ideelle« Kontinuitäten im THW bestehen. Infolge des Drucks vonseiten der Gewerkschaften und der Sozialdemokraten wurde das THW auf den Luft- und Katastrophenschutz ausgerichtet, behielt nominell aber trotz verstärkter Einsätze in der Katastrophenhilfe die Aufgabe der Abwehr innerer Notstände.

79 Vgl. Morgenbrod, Merkenich, Das Deutsche Rote Kreuz unter der NS-Diktatur, S. 430.

80 Um zum Einsatzort zu gelangen, hatten sich Ludwigshafener Polizisten einen Lastwagen mit Holzvergaser ausborgen müssen, was sich nachteilig auf hilfsbedürftige Opfer auswirkte und darüber hinaus für eine staatliche Institution peinlich war. Vgl. dazu auch die knappe Schilderung des Unglücks und der Aufgaben der Polizei von Suzah Okunola, »Dem Volk dienen«. Ein Lesebuch zur Geschichte der Polizei Rheinland-Pfalz 1945-2008, Koblenz 2009, S. 136. Zum »Katastrophenschutz« als Polizeiaufgabe vgl. auch Erich Hampe, Der Zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg. Dokumentation und Erfahrungsberichte über Aufbau und Einsatz, Frankfurt a. M. 1963, S. 61.

81 Vgl. Tätigkeitsbericht über den Einsatz der Mannheimer Feuerwehren bei dem Explosionsunglück, S. 5.

82 Vgl. ebd., S. 52.

Mit der verheerenden Explosion konfrontiert, griffen die deutschen Polizisten offenbar auf ihnen bekannte Strukturen zurück. Obgleich die Organisationen des Luftschutzes verboten worden waren und es keinen organisierten Katastrophenschutz gab, orientierte man sich am Schutzplan für das »Schutzgebiet II Abschnitt C«, dessen Bezeichnung denen der früheren Luftschutzpläne gleich.⁸³ Offenbar folgte man früheren Alarmierungsketten und Zuständigkeiten in aktualisierter Form, sodass zumindest im Polizeibericht aktuelle Amtsbezeichnungen und administrative Strukturen genannt wurden, die grundsätzlichen Abläufe aber blieben dieselben.⁸⁴ Was Sanner als »intuitives Eingreifen« und »hohe Sensibilität der Beamten« bewertet, folgte de facto in Teilen aus dem Luftschutz bekannten Handlungs- und Alarmierungsvorgängen.⁸⁵ Die primäre Zuständigkeit auf deutscher Seite lag bei der Polizei, den Werks- und Berufsfeuerwehren und den DRK-Gruppen. Es wurden nebst Verbandsplätzen, einer Einrichtung, die aus der Militärmedizin entlehnt war und später Eingang in die zivile Katastrophenmedizin fand, Vermisstensuchstellen und zwei Totenidentifizierungsstellen eingerichtet.⁸⁶ Verlustlisten wurden zur Information der Angehörigen ausgehängt.

Die erste medizinische Hilfe für die Verwundeten wurde von Akteuren improvisiert, die für diese Fälle keine eindeutigen Handlungsvorgaben hatten und sich daher auf die eigenen Erfahrungen verlassen mussten. Ärzte, Rettungsgesellschaften wie örtliche DRK-Mitglieder und weitere Freiwillige, die im Krieg als SanitätshelferInnen ausgebildet worden waren, kamen als ErsthelferInnen zum Werksgelände und bemühten sich um die Verletzten.⁸⁷ Ihre Erfahrungen stammten ebenfalls vor allem aus dem vergangenen Krieg. Das DRK hatte sich noch Ende der 1930er Jahre eine wichtige Position im Gefüge des Regimes und der Kriegsorganisation sichern können, indem es die praktischen Sanitätsausbildungen in Werksluftschutz und Zivilverteidigung leistete.⁸⁸ Die schnelle Bergung und Entfernung Verwundeter war sowohl im Feld als auch im Luftschutz wichtig, denn es musste am Ort des Geschehens

83 Schluss und Erfahrungsbericht des Bezirkschefs der Provinzialregierung der Pfalz, Abteilung des Innern, Kultus, Unterabteilung Polizei, zum Explosionsunglück in der BASF am 28. 7. 1948 vom 6. 8. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 88o Nr. 1717, o. P.

84 Vgl. ebd.

85 Vgl. Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 273.

86 Vgl. Schluss und Erfahrungsbericht des Bezirkschefs der Provinzialregierung der Pfalz, Abteilung des Innern, Kultus, Unterabteilung Polizei, zum Explosionsunglück in der BASF am 28. 7. 1948 vom 6. 8. 1948.

87 Ansprache des Ludwigshafener Oberbürgermeisters bei der außerordentlichen Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein, 1. 8. 1948, Protokoll, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98a, p. 31.

88 Vgl. Morgenbrod, Merkenich, Das Deutsche Rote Kreuz unter der NS-Diktatur, S. 276-277.

weiterhin mit Gefahr gerechnet werden. Behandlungen erfolgten andernorts. Schwerere Verletzungen waren auch an den Verbandsplätzen außerhalb der unmittelbaren Gefahrenzone nicht ausreichend zu versorgen. Wurde an dieser Stelle im kriegesischen Kontext triagiert, also über eine priorisierte Weiterversorgung auf Grundlage von bestimmten medizinischen und militärischen Grundlagen bestimmt, wurden in diesem zivilen Falle viele Verletzte sofort ins Krankenhaus verbracht, sofern sie nicht mit einer Notversorgung nach Hause geschickt wurden.⁸⁹ Wie aber das Beispiel des Zugunglücks von Genthin gezeigt hat, wurden diese militärischen Logiken auch vor und zu Beginn des Zweiten Weltkriegs bereits bei zivilen Großunglücken angewendet, sodass der vergangene Luftkrieg zwar den unmittelbaren Erfahrungshorizont darstellte, die grundlegenden Praktiken aber bereits zuvor zur Anwendung kamen.

Die Verletzten hatten Glas in die Augen bekommen oder anderweitige Schnittverletzungen sowie Verbrennungen erlitten, schwere Knochenbrüche davongetragen oder sich mit ausströmendem Gas vergiftet – sie wiesen also durchaus schwere und behandlungsbedürftige Verletzungsmuster auf.⁹⁰ Hier zeigte sich ein deutlicher Unterschied zum militärischen Umgang mit einem Massenansturm an Verletzten: Im zivilen Bereich entfielen sowohl die notorische Ressourcenknappheit durch den schier unendlichen Nachschubbedarf bei ununterbrochenen Kriegsbedingungen als auch die Maßgabe, Soldaten möglichst schnell wieder einsatzfähig zu machen.⁹¹ Es gab dementsprechend keine Richtlinien für zivile Triage und keine Notwendigkeit, Patienten dauerhaft zurückzustellen. Was blieb, war das Paradigma der schnellen Rettung.

Der Ort der Sicherheit war das Krankenhaus. Dass dieses als Ort des Schutzes wahrgenommen wurde, wird zum Wunsch nach einer schnellen Verbringung der Verletzten dorthin zusätzlich beigetragen haben. Durch die gedankliche Abkopplung der klinischen Weiterversorgung von den Rettungsvorgängen war dies die bestmögliche Art, den Verwundeten nach dem Katastrophenereignis zu helfen.

Zwischen den Folgen von Luftangriffen und Katastrophen scheint in der Wahrnehmung der ZeitgenossInnen kaum ein Unterschied bestanden zu haben. Die Folgen von Dammbürchen oder Feuerstürmen nach Bombardierungen wurden ebenso mit dem Begriff »Katastrophe« bezeichnet wie Natur- oder Technikkatastrophen.⁹² Auslöser war im ersten Falle der

89 Vgl. Bericht der Polizeidirektion an die Provinzialregierung der Pfalz, Abt. des Innern und Kultus, Unterabteilung Polizei vom 29. 7. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.

90 Vgl. Liste der Verletzten mit Diagnose vom 28. 7. 1948 des Marienkrankenhauses, in: UA BASF, PB A.8.3.5./17.

91 Vgl. Bleker, Vom »Sortiergeschäft im Großen« zur »Triage«, S. 221–222.

92 Vgl. Hampe, Der Zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg, S. 65, S. 67.

Krieg. Die zerstörerischen Folgeketten wie Feuer, Überflutungen und einstürzende Gebäude waren die jeweilige Katastrophe.⁹³ Dies mag die spätere »Katastrophierung« von Kriegsszenarien begünstigt haben, die Diebel und Molitor als Rechtfertigungsstrategie zum Ausbau des Zivilschutzes im Rahmen des Katastrophenschutzes herausgearbeitet haben, da zivile Kriegsfolgen und Katastrophen bereits begrifflich und damit gedanklich verknüpft waren; ähnliche Reaktionen auf einen Krieg und zivile, nicht kriegsbedingte Katastrophen in der direkten Nachkriegszeit werden in diesem Zusammenhang logischer.⁹⁴ Insofern erscheint es auch einleuchtend, Katastrophenszenarien, deren Folgen einem Bombenangriff glichen, mit denselben Strukturen und Reaktionsweisen zu begegnen. Wie noch deutlich werden wird, wiesen der Umgang Hamburgs mit den Folgen des Luftkriegs, wie Malte Thiessen ihn herausgearbeitet hat, und der Umgang mit der Explosionskatastrophe in Ludwigshafen deutliche Ähnlichkeiten und Überschneidungen auf. Die begriffliche Trennung in der medizinischen Versorgung und der politischen und organisatorischen Zuständigkeit entstand erst nach der Gründung der Bundesrepublik, sodass die beiden Phänomene Katastrophe und Krieg hinsichtlich der praktischen Bewältigung nicht vollständig zu trennen sind. An anderer Stelle war das Auftreten einer Katastrophe offenbar derart mit einem Kriegsereignis vergleichbar, dass hinsichtlich verwaltungstechnischer Angelegenheiten, die nicht auf das Eintreten einer Katastrophe mit Todesfällen vorbereitet waren, dieselben Formulare verwendet werden mussten. Dies wird beispielsweise im Zusammenhang mit den Anträgen auf Toterklärung deutlich. Nach der Explosion waren die Körper einiger Arbeiter nicht auffindbar oder nicht zu identifizieren. Ihre Witwen mussten ihre Toterklärung beantragen, um Versorgungsansprüche weiterhin geltend machen zu können. Die Antragsformulare, die dabei auszufüllen waren, waren ursprünglich für Ehefrauen oder Mütter von Wehrmachtssoldaten bestimmt, die entweder ihre Ehemänner oder Söhne für tot erklären lassen mussten.⁹⁵

93 Vgl. ebd. S. 414, S. 416, S. 617; vgl. auch Süß, *Tod aus der Luft*, S. 441. Malte Thiessen führt aus, dass die Luftangriffe auf Hamburg bzw. deren Folgen als Katastrophe bezeichnet und erlebt wurden. Vgl. Malte Thiessen, *Eingebrannt ins Gedächtnis. Hamburgs Gedenken an Luftkrieg und Kriegsende 1943 bis 2005*, München, Hamburg 2007, S. 35. Reichsluftfahrtminister Hermann Göring verbot 1943 den Begriff der Katastrophenhilfe infolge von Luftangriffen, der fortan durch »Soforthilfe« zu ersetzen war. Vgl. Morgenbrod, *Merkenich, Das Deutsche Rote Kreuz unter der NS-Diktatur*, S. 276.

94 Vgl. Diebel, *Atomkrieg und andere Katastrophen*, S. 115; Molitor, *Lehren für den Verteidigungsfall*, 213.

95 Vgl. Antrag Toterklärung Wilhelm Krebs, LA Speyer, Best. J 28 Nr. 2890, p. 3-4. Diese waren auf bestimmte Geschlechter und Personengruppen als Antragsteller und Betroffene ausgelegt und bedurften bei Abweichungen handschriftlicher Korrektur.

Die Konzentration auf die abgeschlossene Räumung des Katastrophenortes hatte in erster Linie einen unbeabsichtigten, aber praktischen Nutzen: Die Katastrophe erschien in erster Instanz praktisch handhabbar. Die Verletzten wurden abtransportiert, in unbestimmter Zeit versorgt und waren dadurch zu beziffern. Die akute Katastrophe konnte so öffentlich ein zeitliches Ende finden. Am 2. August, also gerade einmal vier Tage nach der Explosion, meldete die Polizei, dass das »Leben in Ludwigshafen wieder normal« verlaufe, da die Verletzten und Toten geborgen und die weiteren Aufräumarbeiten in die Wege geleitet waren.⁹⁶

Die Rettung musste, gemäß den medizinischen Paradigmen dieser Zeit, schnell und mit sichtbaren Ergebnissen vonstattengehen. Dabei wurde erstens deutlich, dass Rettung ein Ausdruck von Machtansprüchen war und potenzieller Anlass für Konflikte sein konnte. Zwar konnten Verletzte hiervon profitieren, doch standen nicht sie mit ihrem persönlichen Leid im Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit. Zugleich wurde ein Narrativ bemüht, das in unterschiedlichen Abwandlungen bei jeder hier betrachteten Katastrophe zur Geltung kam: die Versöhnung der Retter mit sich selbst und der Vergangenheit. In diesem Fall verbrüderten sich ehemalige Feinde im Angesicht des Leides.

Zweitens hatte die Ausklammerung des Krankenhauses aus der Rettungskette und des eigentlichen Heilungsprozesses auch nach dem Zweiten Weltkrieg und vor der Konstituierung institutioneller Zuständigkeiten für Notfallmedizin und Katastrophenfälle zur Folge, dass vor allem die schnelle Verlagerung der Verletzten in die Krankenhäuser als erfolgreiche Rettung gelten konnte. In diesem Zusammenhang wurden in Ermangelung anderer Regelungen Rückgriffe auf Praktiken des Luftschutzes und der Militärmedizin deutlich, die in erster Linie auf eine schnelle Entfernung Verwundeter zielten. Das Paradigma der schnellen Rettung hatte zur Folge, dass die Betroffenen und ihre Verletzungen einerseits praktisch unsichtbar wurden, wohingegen es andererseits möglich wurde, schnelle Erfolge und erste Schritte in Richtung der Bewältigung der Katastrophe zu proklamieren. Dies wiederum konnten sich Behörden, Polizei, Feuerwehr, Militär und Rettungsorganisationen auf die Fahnen schreiben.

War die Rettung offenbar die Stunde der Besatzungsmächte, so sahen die neue rheinland-pfälzische Provinzial- sowie die Landesregierung in der späteren Versorgungshilfe für die Explosionsopfer die Möglichkeit, sowohl ihre Zuständigkeit, ihre Handlungsfähigkeit als auch ihre Vertrauenswürdigkeit gegenüber der Bevölkerung unter Beweis zu stellen. Darauf wird später zurückzukommen sein.

96 Fernspruch des Polizeidirektoriums Ludwigshafen an Polizeimeister Schier, am 3. 8. 1948, 9.30 Uhr, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.

2.2 Glückliche Gerettete und der Blick nach vorn: Die Medialisierung der Katastrophe und die Deutung des Todes

Im Umgang mit der Katastrophe galt es ebenfalls, die Ereignisse zu deuten und einzuordnen. Dabei griffen die Zeitgenossen auf bekannte Erfahrungshorizonte und Praktiken zurück, die vor allem auf die nicht lange zurückliegenden, einschneidenden Erlebnisse des Zweiten Weltkriegs rekurrierten und den Blick sowohl auf die Zukunft als auch auf die Überwindung der Vergangenheit und zugleich auf die Gegenwart richteten. Dies trug ebenfalls dazu bei, dass die Katastrophe vor allem als schnell beendet angesehen werden konnte. Nicht nur der praktische Umgang mit den Verletzten und Toten speiste sich aus militärischen und zivilen Erfahrungen des Krieges, auch deren Einordnung und mediale Adressierung waren von bestehenden emotionalen und bildlichen Diskursen geprägt.

Opferzahlen als Gradmesser der Aufrichtigkeit

Die Zeitungen und Rundfunksender verfolgten die offiziellen Angaben über die Toten und Verletzten aufmerksam. Diese Zahlen dienten erstens zur Einordnung der Dimension der Katastrophe im Vergleich zu anderen Unglücken und zweitens bemaßen Journalisten an ihnen die administrative Kompetenz der verschiedenen Stellen. Sowohl die französische als auch die amerikanische Militärregierung gaben Opferzahlen heraus, die in den ersten Tagen stark voneinander abwichen; die Presseagenturen DENA – seit 1946 unter deutscher Leitung – und United Press gaben wiederum andere Zahlen an.⁹⁷ Diese Situation stiftete Verwirrung und Unsicherheit in der rheinland-pfälzischen Bevölkerung. Hinzu kamen Angaben aus der sowjetisch besetzten Zone, die sehr hohe Opferzahlen mitteilten, um Verschleierungsvorwürfe und den Verdacht heimlicher Waffenproduktion gegen die westlichen Zonenverwaltungen zu erheben.⁹⁸ Anhand der Angaben über die Opferzahlen versuchten in erster Linie Journalisten der amerikanischen Lizenzzeitungen einzuschätzen, wie gut die einzelnen Administrationen die Situation in Ludwigshafen überblicken konnten.⁹⁹ Dies wurde insbesondere in den neu eingeführten Kommentar-

97 Vgl. Dussel, Deutsche Tagespresse, S. 221. Die verschiedenen Zahlen werden nebeneinandergestellt in: Zahl der Opfer steht noch nicht fest, in: Frankfurter Neue Presse vom 30. 7. 1948, S. 1.

98 Vgl. Die Schuldigen von Ludwigshafen müssen zur Verantwortung gezogen werden, in: Neues Deutschland vom 30. 7. 1948, S. 1; vgl. als Reaktion auf die Anschuldigungen aus der SBZ auch Artikel aus der Nouvelles de France, beispielsweise: Deutschland trauert um Ludwigshafen, in: Nouvelles de France vom 31. 7. 1948, S. 1.

99 Vgl. Zahl der Opfer steht noch nicht fest, S. 1.

spalten deutlich. Die endgültigen Zahlen publik machen zu können, bedeutete auch, die Katastrophe bemessen und den akuten Katastrophenzustand beenden zu können. Der Wunsch nach Klarheit und einem Ende der Unsicherheit klang in den Kommentaren deutlich an und wird nicht zuletzt auch darauf zurückzuführen sein, dass die Herausgabe von zutreffenden Informationen im Kontrast zur NS-Politik stand. Die weitgehend verschwiegene Explosion im BASF-Werk von 1943 mit 60 oder 70 Todesopfern wurde als Beispiel hierfür angeführt – hiervon galt es sich abzugrenzen.¹⁰⁰ Darüber hinaus wurde die Frage nach der »Wahrheit« zu einem Element im erstarkenden Systemkonflikt.¹⁰¹ Die zutreffenden Zahlen herauszugeben, wurde als Zeichen von friedlichen Absichten gewertet, denn im Frieden sei die »taktische oder propagandistische Behandlung« von Opferzahlen unnötig.¹⁰² Die politische Komponente dieser Angaben wurde von den Berichterstattenden häufig berücksichtigt: Niedrige Opferzahlen wurden als Beschwichtigungsversuche, sehr hohe als sensationelle Übertreibungen oder sowjetische Propaganda bewertet.¹⁰³ So wurden die unmittelbare Bewältigung der Katastrophe und der generelle Umgang mit den Betroffenen in der medialen Beobachtung zu Gradmessern effektiven Regierungshandelns und der Verlässlichkeit in Bezug auf zutreffende Informationen gemacht. Kaum verwundert es daher, dass sich die SBZ und die westlich besetzten Zonen gegenseitig vorwarfen, mit der Angabe falscher Opferzahlen unlautere Absichten zu verfolgen. Moralisch fragwürdig erschien ihnen dies vor allem im Hinblick auf die wahrheitsgemäße Unterrichtung der Bevölkerung und seltener im Hinblick auf Pietätsgründe.

Aus den Opferzahlen ergaben sich überdies auch weitere Fragen hinsichtlich der finanziellen Belastung durch die Fürsorge für Hinterbliebene und Invaliden: In der allgegenwärtigen finanziell prekären Situation bedeuteten zusätzliche Ausgaben Einsparungen an anderer Stelle oder die Suche nach weiteren Finanzierungsmöglichkeiten. In Zeiten materiellen Mangels waren dies keine ermutigenden Aussichten.

Die Überwindung der »Lethargie des Schreckens«

Die lizenzierten Zeitungen und Zeitungsgründungen der Westalliierten unterlagen trotz der Bemühung um Demokratisierung mehr oder minder starker expliziter oder impliziter Zensur und befanden sich hinsichtlich ihrer Berichterstattung trotz kritischer Ansätze auf der Linie der Besatzungsmächte

100 Rhein-Neckar-Zeitung, 31. 7. 1948, S. 3.

101 Vgl. Der Wahrheit die Ehre, in: Frankfurter Neue Presse vom 31. 7. 1948, S. 6.

102 Ebd.

103 Vgl. Zahl der Opfer steht noch nicht fest.

und der neuen Landesregierung.¹⁰⁴ Dies änderte sich nach der Aufgabe der Lizenzierung und Zensur 1949 geringfügig, bedeutete aber hinsichtlich der Berichterstattung über die Bewältigung der BASF-Katastrophe keinen Umbruch. Nicht zu vernachlässigen war jedoch auch die Tatsache, dass Zeitungen kommerzialisiert wurden, hinsichtlich der Verkaufserfolge in Konkurrenz zueinander traten und daher eine Art der Berichterstattung entwickeln mussten, die LeserInnen interessierte.

Die Berichterstattung bildete während der Phase der Lizenzzeitungen allerdings weniger Stimmungen und Interessen der Bevölkerung als die Haltung der Regierung und Verwaltung ab, wenngleich Kommentatoren die Nachrichtenlandschaft um solche Sichtweisen in geringem Maße erweitern konnten und kritisches Potential nutzten. Christina von Hodenberg spricht in ihrer 2006 vorgelegten Habilitationsschrift in der Phase zwischen 1945 und 1957 von »Konsensjournalismus«.¹⁰⁵ Die Lizenzpresse der französischen Besatzungszone war gehalten, ihre Berichterstattung vor allem faktenorientiert zu präsentieren. Persönliche Meinungen wurden in der Regel kaum wiedergegeben.¹⁰⁶ Die allgemeine Botschaft, die der rheinland-pfälzischen Leserschaft deutlich übermittelt wurde, war folgende: Die Katastrophe besaß zwar große soziale und nationale Tragweite und war sowohl materiell als auch menschlich verlustreich, doch die Blickrichtung der Bevölkerung solle sich in dieser Zeit weiterhin nach vorn und auf den Wiederaufbau richten. Dies entsprach nicht nur der generellen Orientierung der Lizenzpresse der französischen Besatzungszone, sondern war auch angesichts der Fülle an existenziellen Fragen nachvollziehbar, die den Alltag eines Großteils der deutschen Bevölkerung der Nachkriegszeit bestimmte.¹⁰⁷ Das Ausmaß der Zerstörung war, obwohl in diesem Fall lokal begrenzt, den Bürgerinnen und Bürgern aus dem Luftkrieg noch allzu gut bekannt. Anders aber als im Krieg waren weitere zerstörerische Ereignisse nicht zu erwarten, und daher war auch der Gesamtschaden nach einer Weile abschließend zu überblicken. Dass das Leben weitergehen konnte und musste, war aufgrund der zeitlichen und räumlichen Begrenztheit des Ereignisses glaubhafter vermittelbar als noch zu Zeiten der Luftangriffe, deren Ende kaum abzusehen gewesen war. Die Katastrophe war als Rückschlag auf einem Weg in eine bessere Zukunft nicht zu leugnen, doch sie durfte langfristige Aussichten auf Prosperität und

104 Vgl. Dussel, *Deutsche Tagespresse*, S. 213; vgl. auch Christina von Hodenberg, *Konsens und Krise. Eine Geschichte der westdeutschen Medienöffentlichkeit 1945-1973* [= *Moderne Zeit*, Bd. 22], Göttingen 2006. Siehe diesbezüglich die ersten drei Kapitel.

105 Vgl. von Hodenberg, *Konsens und Krise*, S. 195.

106 Vgl. ebd., S. 218.

107 Vgl. ebd.

Wohlstand nicht in Frage stellen. Daher war es notwendig, sie schnell zu überwinden. Dies begann schon, wie zuvor dargestellt, damit, dass die Katastrophe unmittelbar und mit vereinten Kräften unter Kontrolle gebracht wurde.¹⁰⁸

Was nun blieb, war einerseits die längerfristige Fürsorge für Erwerbsunfähige, für deren Angehörige und die Hinterbliebenen der Toten (vgl. Kap. 2.4) sowie andererseits die bauliche Instandsetzung. Darüber hinaus mussten Deutungen das Unfassbare in Bekanntes einordnen, Ursachen und Konsequenzen in einen sinnstiftenden Zusammenhang bringen und zugleich in die Zukunft weisen.

Alles in allem bekam die Katastrophe das diskursive Gewand einer weiteren Prüfung für die neue Landesregierung, die BASF, die Stadt Ludwigshafen und ihre Einwohnenden.¹⁰⁹ In diesem Geiste eröffnete die *Rheinpfalz* am Ende eines Berichts über die Ludwigshafener Situation am 31. Juli folgende Aussichten für die Stadt:

Was die BASF trifft, trifft Ludwigshafen, diese Gemeinschaft, diese Verbundenheit fordert immer wieder Opfer, reißt die Menschen aus der Lethargie des Schreckens, läßt sie die Hände regen zu neuem Aufbau, zu neuem Schaffen, über dem als leuchtendes Ziel das Werk und die Stadt stehen.¹¹⁰

Diese Implementierung gemeinsamen Wollens zum Wiederaufbau und von Opferbereitschaft war sowohl medial als auch in politischen Stellung-

108 Vgl. exemplarisch: Sofortmaßnahmen der Besatzungsbehörden, in: *Nouvelles de France* vom 30. 7. 1948; vgl. Das Explosionsunglück in Ludwigshafen, in: *Allgemeine Zeitung* vom 30. 7. 1948; vgl. Bisher 124 Tote in Ludwigshafen geborgen, in: *Die Neue Zeitung* vom 31. 7. 1948; vgl. auch: Kameradschaft in höchster Not, in: *Telegraf* vom 31. 7. 1948; Die Auswirkungen der Explosions-Katastrophe, in: *Rhein-Neckar-Zeitung* vom 31. 7. 1948.

109 Vgl. Die Toten von Ludwigshafen, in: *Die Rheinpfalz* vom 3. 8. 1948; vgl. Das Staatsbegräbnis in Ludwigshafen, in: *Allgemeine Zeitung* vom 3. 8. 1948; Aufruf der Landesregierung, in: *Der Westen* vom 3. 8. 1948, S. 1; noch deutlicher der Beitrag: Die Hand des Todes, in: *Der Westen* vom 3. 8. 1948, S. 1; in diesem Sinne eröffnete Bürgermeister Bauer eine außerordentliche Sitzung des Stadtrates. Vgl. Ansprache Oberbürgermeister Bauer, in: *Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein*, 1. 8. 1948, p. 28–29. Die Notwendigkeit zum Handeln und die Untätigkeit zu überwinden, schwor auch Oberregierungspräsident Böglner bei der Trauerfeier für die Toten: Ansprache von Regierungspräsident Böglner bei der Trauerfeier auf dem Marktplatz in Ludwigshafen a. Rh., 2. August 1948, S. 2.

110 Zur Lage. Auf schwankendem Boden, in: *Die Rheinpfalz* vom 31. 7. 1948, S. 1. Von der »Rückkehr« des Arbeiters an seine Arbeitsstelle und vom Wiederaufbau trotz aller Zerstörung spricht auch der Artikel: Auf Halbmast, in: *Allgemeine Zeitung* vom 30. 7. 1948.

nahmen ausgesprochen verbreitet.¹¹¹ Sie modellierte diskursiv eine ideale innere Haltung, die auf das Weitermachen, auf Aufbau und emotionale Unerschütterlichkeit abzielte, aber nicht notwendigerweise etwas mit der Realität der Ludwigshafener Bevölkerung gemein hatte. Dies entsprach einer stoischen Haltung, die bei der Überwindung der Kriegsfolgen, sowohl materieller als auch psychischer Natur, allgemeingesellschaftlich als erstrebenswert galt.¹¹² War es für Kriegsheimkehrer bereits schwer, Beschwerden nach andauernden Leiderfahrungen öffentlich zu thematisieren, so war dies für Überlebende punktueller Gefahrenerlebnisse umso schwerer.¹¹³ Begannen psychologisch-wissenschaftliche Deutungsmuster sich dahingehend zu verändern, dass »erlebnisbedingte Persönlichkeitsveränderungen« durch anhaltende Gewalterfahrungen denkbar wurden, so beispielsweise bei den Überlebenden der Vernichtungs- und Konzentrationslager, wurde dieses Denken nicht auf einmalige Erlebnisse übertragen.¹¹⁴ Durch katastrophale Ereignisse langfristig kognitiv und funktional in Mitleidenschaft gezogen worden zu sein, widersprach der geltenden gesellschaftlichen Norm, die Menschen eine innere Stärke zuwies, die sie rational handeln ließ.¹¹⁵ Abweichungen stellten die moralischen Grundsätze des Einzelnen in Frage.¹¹⁶

Sowohl die grundlegende mediale als auch die politische Deutung der Katastrophe zeichnete sich durch einen Pragmatismus aus, der materielle Verluste mehr und menschliche weniger akzentuierte. Individuelle und persönliche Verluste wurden selten thematisiert. Tod und Verlust wurden stattdessen als Tribute an den Fortschritt, die Produktion und letztlich an den wirtschaftlichen Wiederaufbau betrachtet (vgl. Kap. 2.3). In diesem Punkt bestand ein Unterschied zum Umgang mit kriegsbedingten Notlagen, deren Legitimation als Opfer für eine bessere nationale Zukunft spätestens gegen Ende des Krieges an Wirkungskraft verloren hatte.¹¹⁷

111 Siehe auch exemplarisch: Mit aller Kraft Wiederinstandsetzung der BASF, in: Frankfurter Neue Presse vom 3. 9. 1948; vergleichbar auch die Berichterstattung zum Jahrestag: Noch sind nicht alle Wunden der Explosionskatastrophe verheilt, in: Die Rheinpfalz vom 28. 7. 1949; Flaggen der Pfalz auf Halbmast, in: Die Rheinpfalz vom 31. 7. 1948; auch die SPD-Zeitung Die Freiheit berichtete vom Willen des Erneuten Wiederaufbaus: Der schwarze Tag der BASF, in: Die Freiheit vom 31. 7. 1948.

112 Vgl. Goltermann, Die Gesellschaft der Überlebenden, S. 353.

113 Zur Thematisierung der Gewalterfahrungen des Krieges und der Kriegsgefangenschaft vgl. ebd., S. 345-385.

114 Ebd., S. 346.

115 Vgl. dazu Cécile Stephanie Stehrenberger, Psychische Störungen und sozialwissenschaftliche Katastrophenforschung, 1949-1985, in: NTM 24 (2016) 1, S. 61-79, hier S. 71.

116 Vgl. ebd.

117 Vgl. Thiessen, Eingebrennt, S. 44.

Individuelle Betroffene blieben in der Medienberichterstattung namenlos, und diese überindividuelle Herangehensweise setzte sich auch in bürokratischen Aufzeichnungen fort: Tote wurden in der Schadensauflistung der Landesregierung von Rheinland-Pfalz als »ideelle Opfer« in Abgrenzung zu den »materiellen Opfern« aufgeführt.¹¹⁸ Diese Bezeichnung wies zwar sprachlich über den wirtschaftlichen Wert des Menschen hinaus, doch zugleich wurden diese Auflistungen zur Feststellung des finanziellen Versorgungsausfalls genutzt und stellten die Toten letztendlich auf dieselbe Wertebene wie beschädigte Wohnhäuser oder zerstörte Fahrräder. Tote, die keine finanziell von ihnen Abhängigen hinterließen, spielten bei der Katastrophenbewältigung keine weitere Rolle. Dem Individuum wurde nach dieser Logik vor allem im Hinblick auf seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und seine ökonomischen Verpflichtungen Bedeutung zugewiesen. Dessen Fähigkeit zur Anpassung an Gegebenheiten und zur Regeneration war Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum, auch nach einer Katastrophe.¹¹⁹ Ein hohes Maß an Introspektivität einzelner Betroffener war sowohl zeitgenössisch nicht sagbar und zugleich wirtschaftlich hinderlich.

Ursächlich für die öffentliche und mediale Unterordnung der Betroffenen waren sowohl der pragmatische Ansatz der Katastrophenbewältigung als auch die Medienpolitiken der Westalliierten und das emotionale Regime der Zeit.¹²⁰ Diese Punkte bedingten sich gegenseitig, beeinflussten in erster Linie die sprachlichen Diskursregeln und trugen dazu bei, die langfristigen Folgen für Betroffene dem Blickfeld der Öffentlichkeit zu entziehen und die Katastrophe überschaubar zu machen, sodass sie schließlich als abgeschlossen angesehen werden konnte. Das Hauptaugenmerk der Bewältigung lag auf den materiellen Schäden und der finanziellen Grundabsicherung der Invaliden und Hinterbliebenen. In gewisser Weise gehörte auch die körperliche Verletzung zu den materiellen Schäden, da aus ihr finanzielle Folgen erwuchsen.

Die angebotenen Narrative blieben unhinterfragt, sieht man von der Berichterstattung der KP oder der Zeitungen aus der SBZ ab. Insbesondere die Zeitungen als Leitmedium, ergänzt durch das Radio, transportierten und prägten öffentliche Meinungen und zugleich Annahmen darüber, welche Ansichten der gesellschaftlichen Meinung entsprachen, womit hier mit

118 Zwei Monate Hilfswerk Ludwigshafen a. Rh. Ein vorläufiger Rechenschaftsbericht, p. 100-101.

119 Zu diesen Gedanken vgl. Stehrenberger, *Psychische Störungen*, S. 74.

120 Vgl. Ute Frevert, *Mächtige Gefühle. Von A wie Angst bis Z wie Zuneigung. Deutsche Geschichte seit 1900*, Frankfurt a.M. 2020, S. 35; zu allgemeinen gesellschaftlichen Erwartungen an Kriegsheimkehrer und Überlebende des Krieges vgl. Goltermann, *Die Gesellschaft der Überlebenden*.

gesellschaftlicher oder auch öffentlicher Meinung die dominante Diskursrichtung gemeint ist. Die Berichterstattung, die den vielschichtigen Folgen der Katastrophe wenig Raum gab, beeinflusste so auch die Bereitschaft, sich dazu medienöffentlich zu Wort zu melden – andere Öffentlichkeiten dagegen, wie Wirtshäuser, boten möglicherweise mehr Äußerungspotentiale, die der Allgemeinheit aber nicht zur Kenntnis gebracht wurden.¹²¹ Reichweite konnten dort getätigte Äußerungen nicht erreichen, zugleich war das Risiko der sozialen Isolation durch gegenläufige Meinungsäußerungen begrenzt.¹²² Außerdem gaben die berichterstattenden Medien den Betroffenen selbst nur wenig Raum für Schilderungen individueller Erlebnisse und Eindrücke. Dieser Kreislauf und die generelle Tabuisierung von extremer Leiderfahrung führten zu einer öffentlichen Unsichtbarkeit oder zumindest einer sehr unscharfen Darstellung der Betroffenen und ihrer persönlichen Katastrophenfolgen.

Überleben statt Leiden

Auch die Medienpolitik der Westalliierten wirkte sich auf die Position der Betroffenen im öffentlichen Bewusstsein aus. Die Medialisierung der Katastrophen der Nachkriegszeit zeichnete sich durch eine geringe Anzahl an Augenzeugenberichten aus. Die Nationalsozialisten hatten in den Jahren zuvor zwar Augenzeugenberichte in der Katastrophenberichterstattung weitgehend unterdrückt und Meinungen und Wertungen stets vorgegeben. Nach dem Ende der gelenkten Presse des nationalsozialistischen Regimes strebten die Westalliierten möglichst nüchterne Informationsblätter an, die sich an alltäg-

121 Zur Brauchbarkeit des Begriffs der Öffentlichkeit stellt Jörg Requate die Überlegung an, dass die Öffentlichkeit eher ein Raum oder eine Sphäre ist, in der Kommunikation stattfindet. Es kann dementsprechend mehrere Öffentlichkeiten geben, die vor allem durch Medien konstituiert werden. Dementsprechend kann es auch eine massenmediale, große Öffentlichkeit geben, nebenher aber auch mehrere kleinere. Vgl. Jörg Requate, *Öffentlichkeit und Medien als Gegenstände historischer Analyse* in: *Geschichte und Gesellschaft* 25 (1999) 1, S. 5-32, hier S. 8-9.

122 Solch ein Verdrängungskreislauf wird durch Elisabeth Noelle-Neumann bereits in den 1970er Jahren beschrieben. Trotz der methodischen Kritik an ihrer Theorie der öffentlichen Meinung, in der die von ihr angenommene Schweigespirale eine wichtige Rolle spielt, ist solch ein Kreislauf naheliegend, insbesondere in Verbindung mit den Gedanken Michel Foucaults zu den Dynamiken von Macht und Gewalt, die zu einer Selbstkontrolle führen. Zugleich kann sie nicht als einziger Erklärungsschlüssel für Verdrängung von Minderheitenmeinungen gelten, sondern muss in den politischen Zusammenhängen gesehen werden. Vgl. Elisabeth Noelle-Neumann, Thomas Petersen, *The Spiral of Silence and the Social Nature of Man*, in: Lynda Lee Kaid (Hrsg.): *Handbook of Political Communication*, Mahwah NJ 2004, S. 339-356, hier S. 346-347.

lichen Problemstellungen orientieren sollten, ohne den LeserInnen emotionale Vorgaben zu machen.¹²³ Dass dennoch emotionale Haltungen evoziert wurden, wurde oben gezeigt. Insbesondere im Vergleich zur amerikanischen Pressekultur, in der bereits nach dem Untergang der Titanic 1912 viel Geld für Berichte aus erster Hand gezahlt worden war, zeigten sich die Zeitungen und Rundfunkberichte der Lizenzpresse der westlichen Besatzungszonen damit sehr zurückhaltend.¹²⁴ Diese Medienpolitiken trafen auf eine Gesellschaft, die drei Jahre zuvor den Zusammenbruch der Staatsstrukturen sowie massenhaften Tod, Zerstörung und nicht selten Vertreibung und Hunger erlebt hatte und als »abgestumpft« beschrieben wurde.¹²⁵ Darüber hinaus sah man die Klage über persönlichen Verlust oder Schmerz nicht selten als Eingeständnis von Schwäche oder fehlender Willenskraft an.¹²⁶ Die Berichterstattung über die Überlebenden des Unglücks war mit den Widersprüchen zwischen nüchterner Wiedergabe und der offenkundigen menschlichen Notlage konfrontiert und musste das Berichten und Nicht-Berichten über Betroffene, Leid, Not und Versehrung unter den Voraussetzungen der zeitgenössischen Diskursregeln austarieren.

Diese spezifische Gemengelage wiederum bedingte, dass die Katastrophe und ihre Folgen vorrangig in den Grenzen des Materiellen betrachtet wurden und ein baldiges Ende der Katastrophenfolgen in Aussicht gestellt werden konnte. Anders stellte sich die Situation in der Berichterstattung der Zeitungen der SBZ dar: Individuelle Betroffenenberichte oder die Thematisierung der Not der Betroffenen wurden in der Regel dazu genutzt, den Vorwurf des sozialen Versagens der westlichen Besatzungszonen und der rheinland-pfälzischen Landesregierung zu untermauern.¹²⁷ Ging es vordergründig

123 Unterschiede bestanden vor allem zwischen der französischen auf der einen und den britischen und amerikanischen Besatzungszonen auf der anderen Seite. Entwarfen die Franzosen die deutsche Presse eher als lokale Blätter mit Alltagsthemen und als Organ der Besatzung, wiesen Amerikaner und Briten den Presseorganen erzieherische Funktionen zur Demokratisierung zu. Vgl. Kurt Koszyk, *Presse unter alliierter Besatzung*, in: Jürgen Wilke (Hrsg.), *Mediengeschichte der Bundesrepublik Deutschland*, Köln, Weimar, Wien 1999, S. 36; vgl. Dussel, *Deutsche Tagespresse*, S. 214.

124 Vgl. Frank Bösch, *Transnationale Trauer oder Technikkritik. Der Untergang der Titanic*, in: Friedrich Lenger, Ansgar Nünning (Hrsg.), *Medienereignisse der Moderne*, Darmstadt 2008, S. 79-94, hier S. 84.

125 Siehe hierzu Kossert, *Kalte Heimat*, S. 43.

126 Vgl. Goltermann, *Die Gesellschaft der Überlebenden*, S. 358.

127 Vgl. *Die Schuldigen von Ludwigshafen müssen zur Verantwortung gezogen werden*; vgl. *Strengste Bestrafung gefordert*, in: *Neues Deutschland* vom 31.7.1948; vgl. *Vergeßt sie nicht! Zur Katastrophe der »Anilin«*, in: *Neues Leben* vom 16.8.1948; vgl. *Was geschah im »Franzosenbau«?*, in: *Neues Deutschland* vom 17.8.1948; vgl. *Wie die Opfer der Anilin-Katastrophe verhöhnt werden*, in: *Neues Leben* vom

um die einzelnen Notleidenden, so war diese übergeordnete Botschaft das eigentlich Zentrale. Insofern wurden hier individuelle Betroffene und ihre konkreten Probleme zwar sehr viel deutlicher abgebildet, zugleich aber einer politischen Agenda untergeordnet, hinter der sie gleich wieder verschwanden. Dies und der stets vorgebrachte Verdacht, dass die Explosion durch misslungene Waffenproduktion und die Herstellung von V2-Raketen ausgelöst worden war, führten dazu, dass vonseiten der rheinland-pfälzischen Landesregierung solche Berichte als Propaganda beurteilt werden konnten.¹²⁸

Wurden in der westlichen Berichterstattung Augenzeugenberichte gedruckt oder gesendet, so handelte es sich meist um Beschreibungen des Katastrophenhergangs. Der Abdruck darüber hinausreichender Erzählungen schien den Journalisten begründungsbedürftig zu sein, insbesondere, wenn es sich um Beschreibungen des Katastrophenerlebens handelte. *Die Rheinpfalz* widmete solchen »Erlebnissen am Rande der Katastrophe« eine eigene Überschrift, und setzte sie somit gegen die übrigen Beiträge ab. Solche »kleinen Begebenheiten« hatten medialen Seltenheitswert und wurden mit der Begründung eingeleitet, dass man sie abdruckte, »weil sie die menschlichen Nöte in solchen Augenblicken noch schärfer abzeichnen und ihnen Farbe verleihen.«¹²⁹ Man könnte sich darüber streiten, ob man im Falle des Überlebens einer großen Explosion von einer »kleinen Begebenheit« sprechen kann, doch deutlich wird, dass die Einzelschicksale im großen Gefüge der Katastrophenbewältigung eine Nebenrolle spielten. Die Perspektive, welche die Berichterstattung einnahm, war eine deutlich größere, die vor allem die administrative Tragweite aufzeigte. Allerdings konnten sich die Lesenden die Auswirkungen und Umstände der Katastrophe auch selbst ausmalen, entsprachen sie doch in vielen Punkten den Erfahrungen des Krieges.

Der Luftkrieg war zu diesem Zeitpunkt eine junge Erfahrung, die ebenfalls von Technik abhängig war. Zwar handelte es sich im Falle des Ersten Weltkriegs auch um einen hochtechnisierten Krieg, doch spielte sich dieser nicht im direkten Lebensumfeld der deutschen Bevölkerung ab. So war die Erfahrung des Luftkrieges der breiten Bevölkerung prägend, mit der Folge, dass technische Katastrophen fortan in Vergleichen und Metaphern der Kriegserfahrungen des Zweiten Weltkriegs beschrieben wurden. Die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges wurden zur zentralen Referenz, um technische Katastrophen und deren Folgen zu verbalisieren, etwa wenn der

8. 1. 1949; vgl. Aniliner erkennen keine »Verkettung unglücklicher Umstände« an, in: Neues Leben vom 31. 3. 1949.

128 Schreiben des Regierungspräsidenten der Pfalz an Ministerpräsident Altmeier vom 11. 12. 1950, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1440, p. 97-99, hier p. 99.

129 Erlebnisse am Rand der Katastrophe, in: Die Rheinpfalz vom 31. 7. 1948, S. 4.

Anblick der Zerstörung mit Bomben- oder Fliegerangriffen oder die Wirkung der Gasexplosion mit »Luftminenwirkung« verglichen wurden.¹³⁰

Überlebendenberichte, auch wenn sie Verletzungen oder das Erschrecken im Moment der Explosion erwähnten, gingen selten über Andeutungen hinaus. Mehrere verletzte Überlebende gaben an, von der Explosion oder den unmittelbaren Folgen nichts mitbekommen zu haben, sondern im Krankenhaus wieder aufgewacht zu sein.¹³¹ Wahrheitsgetreu oder nicht – auf diese Weise konnten sie sich der Beschreibung der eigenen Schädigung entziehen. Auch sie gaben in erster Linie an, dankbar für ihr Überleben zu sein. Wenn Berichte Verletzungen oder Leid erwähnten, beschrieben sie diese nicht im Detail.¹³² Die Folgen der Explosion hinsichtlich körperlichen oder seelischen Schmerzes vermittelten sie trotz der Intention, die »menschlichen Nöte« aufzuzeigen, nicht.

Viel eher ging es um das eigene glückliche Überleben, das nicht selten auf die eigene Reaktionsfähigkeit zurückgeführt wurde, und um die Verletzung der anderen. Den Erfahrungen des Krieges konnte in Folge der Katastrophe sogar etwas Positives abgewonnen werden; sie wurden als Voraussetzung für ein erneutes Entkommen dargestellt: »In alter Gewohnheit[,] im Augenblick der Gefahr sofort Deckung zu suchen, drängt er sich fester an das Schränkchen«, gab die *Rheinpfalz* die Erzählung eines Technikers wieder, der auf diese Weise die Druckwelle der Explosion beinahe unbeschadet überlebte.¹³³ Im Krieg oder im zivilen Luftschutz erworbene Fähigkeiten und »Geistesgegenwart«, also Qualitäten, die auf der Beherrschung der körperlichen und psychischen Kontrollfähigkeit beruhten, hätten dazu beigetragen, die Explosion zu überstehen. Überleben wurde zum persönlichen Verdienst stilisiert. »Mit Mut und Geistesgegenwart« wurde als Grundsatz der Selbsthilfe im zivilen Luftschutz als Schlüssel zum persönlichen Überleben bei einem Bomben-

130 Vgl. exemplarisch: Das Explosionsunglück in Ludwigshafen, in: Allgemeine Zeitung vom 30. 7. 1948; Explosionskatastrophe in Ludwigshafen, in: Rhein-Neckar Zeitung vom 29. 7. 1948; Explosionskatastrophe in Ludwigshafen, in: Nouvelles de France vom 30. 7. 1948; Gasexplosion mit Luftminenwirkung, in: Die Rheinpfalz vom 19. 3. 1949.

131 Erlebnisse am Rand der Katastrophe, in: Die Rheinpfalz vom 31. 7. 1948, S. 4.

132 Einige Berichte nannten Todesursachen wie beispielsweise den Tod durch Lungenriss, aber kaum weitere Details. Vgl. exemplarisch: Das Explosionsunglück in Ludwigshafen, in: Allgemeine Zeitung. Neuer Mainzer Anzeiger vom 30. 7. 1948.

133 Vgl. Erlebnisse am Rande der Katastrophe. Die Aussage, aufgrund der Kriegserfahrungen in Deckung gegangen zu sein und deshalb überlebt zu haben, findet sich in sehr vielen, auch später aufgezeichneten Beschreibungen, beispielsweise: Explosion eines Kesselwagens erschüttert die ganze Region, in: Mannheimer Morgen vom 25. 7. 2008; vgl. dazu: Süß, Tod aus der Luft, S. 90.

treffer propagiert und hatte sich offenbar durchaus wirksam als Glaubenssatz eingeprägt.¹³⁴ Dies war aber bereits zuvor zum Schlüssel zum Überleben erklärt geworden, wie das Beispiel der Hindenburgkatastrophe gezeigt hat. Implizit wies diese Aussage den Geschädigten eine gewisse Mitverantwortung zu: Sie hatten hinsichtlich des Selbstschutzes nicht hinreichend reagiert. Insgesamt wurde das Überleben als Glück oder eigenes Verdienst hervorgehoben, dem furchtbaren Ereignis also ein durchaus mögliches glückliches Ende gegenübergestellt. Zudem wurde der Unfall so zu einem Ereignis, das man durchaus überleben oder gar unbeschadet überstehen konnte, sofern man die richtigen Fähigkeiten besaß und im Augenblick der Gefahr handlungsfähig blieb. Die »Unglücklichen, die nicht so rasch reagierten, waren übel zugerichtet, die Kleider zerfetzt, Gesicht und Hände zerschnitten«, führte der Bericht weiter aus.¹³⁵ Problematisch war rein nach dieser Denkweise die Reaktionsweise, nicht das Explosionsereignis selbst.

Zugleich setzten diese Berichte die Überlebensgeschichten der nationalsozialistischen Zeit fort, die Heldenmut hervorhoben und Durchhalte-, Überlebens- und Wiederaufbauwillen betonten.¹³⁶ Die restriktive Katastrophenberichterstattung des »Dritten Reichs« hatte Katastrophenereignisse mit Ausnahme der *Hindenburgkatastrophe* weitgehend marginalisiert, wie bereits gezeigt werden konnte. Zu zahlreiche Augenzeugenberichte waren hier unerwünscht, und das Unglück selbst wurde als »Zwischenfall« charakterisiert. Dagegen konnte das NS-Regime die Stimmung der Bevölkerung im Bombenkrieg und dessen Todesopfer weder ignorieren noch herunterspielen, sondern musste diesen Erfahrungen stattdessen in stabilisierender Form Rechnung tragen. Im Falle der Explosion des *Hindenburg* und im Krieg an der »Heimatfront« mussten jeweils naheliegende sinnstiftende Narrative und Symbole gefunden werden, um des Geschehens Herr zu werden und eine Deutung anzubieten.¹³⁷ Wie das Beispiel der Explosion des *Hindenburg* gezeigt hat, waren Überlebensgeschichten und die Betonung des heldenhaften Überdauerns eines Katastrophenzustandes zu Gunsten eines Neuanfangs – wie beispielsweise dem Wiederaufsteigen eines Luftschiffs – bereits vor dem Beginn des Luftkrieges Teil der Versuche, Ereignisse mit katastrophalen Folgen in Narrative zu überführen, ihnen so die Unerklärlichkeit zu nehmen und von den grundlegenden Ursachen wegzuführen. Dabei wurde auf spezifische Versatzstücke, wie beispielsweise Heroisierung, zurückgegriffen, die bereits im populären

134 Vgl. beispielsweise den Artikel Luftkrieg als Bewährungsprobe, in: Teltower Kreisblatt vom 3.8.1943, S. 1, der als Reaktion auf die Luftangriffe auf Hamburg die Selbsthilfe im Luftschutz und die geforderte Geistesgegenwart in Erinnerung rief.

135 Ebd.

136 Süß, Tod aus der Luft, S. 90; Thiessen, Eingebrennt, S. 41–43.

137 Thiessen, Eingebrennt, S. 38–39.

Denken verankert waren. Der Hang zu Heldentum und zur Überhöhung des Heldentods gehörte praktisch zum Grundrepertoire des NS-Regimes und knüpfte an ältere Denktraditionen an.¹³⁸ In ähnlicher Form lebte diese Sehnsucht nach Übermenschlichem aber auch in der Nachkriegszeit weiter.

Wie Malte Thiessen aufzeigen konnte, war der betonte Heroismus im anhaltenden Luftkrieg nicht dauerhaft als sinnstiftendes Narrativ belastbar, da er die fortwährende Ausnahmesituation unterstrich. Eine Bewährungsprobe durfte kein Dauerzustand werden, weshalb dem Überleben und Weitermachen im Bombenkrieg mit der Perspektive auf einen Wiederaufbau auch eine positive Seite abgewonnen wurde.¹³⁹ Viel eher sollte das Hervorheben des Alltags im Krieg diese Situation normalisieren. Selbst öffentliches Sprechen über Bombenopfer war in Grenzen möglich, sogar über persönliche Schicksalsgeschichten wurde als exemplarische persönliche Bewährungsproben berichtet.¹⁴⁰ Nach der Explosion in Ludwigshafen wurden sowohl heroisierende als auch normalisierende Narrative genutzt, um das Ereignis erzählerisch einzuhegen und zwischen Tod und Trümmern noch Positives zu finden. Die Katastrophe war einerseits eine Sondersituation, die von den Beteiligten ertragen und bewältigt werden musste, und andererseits auch normaler Teil der modernen, technisierten Lebensweise, in welcher der Blick auf die Zukunft gerichtet werden musste.

Allzu nah sollten die Leserinnen und Leser den Betroffenen aber durch diese Art der Berichterstattung nicht kommen: Heroisierungen verklärten das persönliche Schicksal und ließen keinen Raum für das Sprechen über Folgen und Gefühle wie Verzweiflung, physischen Schmerz und Trauer über den Verlust des eigenen Lebensentwurfs. Normalisierungsbestrebungen stellten die Tragweite dessen in Abrede.

Eine Heroisierung der Akteure, die Betonung des Wiederaufbaus und eine diskursive Normalisierung der Katastrophenfolgen durch die Hervorhebung des Wiedergewinns von Kontrolle waren es, welche die Deutungen der BASF-Katastrophe bestimmten, ohne jedoch im Pathos des »Dritten Reichs« daherzukommen. Die verbreitete Erfahrung des Bombenkriegs und die Perspektive auf ein, wenngleich noch entferntes, Ende der Notlage, machte diese Narrative realistischer und somit belastbarer. War heldenhaftes Überleben eine Seite ermutigender Berichte, so war die andere Seite das Handeln der Helferinnen und Helfer, die als Retter in der Not Heldenhaftes für die

138 Vgl. zu den Anknüpfungspunkten des nationalsozialistischen Heldenkults an überlieferte Metaphern und Opfervorstellungen Behrenbeck, *Kult um die toten Helden*, S. 75-76.

139 Thiessen, *Eingebrannt*, S. 41-43.

140 Ebd., S. 59.

vielen Verletzten leisteten. Das Überleben und die Abwehr im Bombenkrieg trotz des administrativen Versagens im zivilen Luftschutz wurde in der Nachkriegszeit zum Motiv einer gemeinsamen Leistung, die sich im Wiederaufbau fortsetzte.¹⁴¹ Heroismus bezog sich nicht mehr auf die Nation oder auf ein »Volk«, nicht auf technischen Fortschritt oder Ideen »rassischer Überlegenheit«, sondern auf das grundlegende Überleben und den Wiederaufbau. Somit hatte sich die Erzählung vom Überleben in der Katastrophe gewandelt, ihr Zielpunkt hatte sich grundlegend verändert.

Im Sprechen über die Emotionen, die im Umfeld der Katastrophe beobachtet wurden, wurden kaum überraschende, genderspezifische Unterschiede deutlich: Auf sprachliche Regelungen wie das »Nicht-darübersprechen-Können« zogen sich offizielle Amtsträger zurück, wenn es um die Schilderung der menschlichen Versehrung in Berichten ging.¹⁴² Negative Gefühle zu zeigen, war dagegen Angelegenheit der Frauen – laut der Berichtserstattung warteten sie entweder auf Nachricht von ihren Angehörigen, in der Regel ihren Ehemännern, oder weinten verzweifelt um die Todesopfer.¹⁴³ Dies wiederum war Teil der gängigen Geschlechterrolle – eine Ehefrau, die nicht um ihren Ehemann trauerte, entsprach nicht dem Bild der abhängigen, liebenden und emotional weniger kontrollierten Hüterin des Heims. Heilung und Hilfe kam darüber hinaus vonseiten der Nonnen des Dominikanerordens in Speyer, die laut der *Rheinpfalz* in der Krankenfürsorge ihre Erfüllung fanden und das Leid der Stadt zu tragen halfen.¹⁴⁴

Zum Blick nach vorn gehörte auch die rasche Heilung der Überlebenden, auch wenn man von deren Verletzungen kaum Genaueres wissen wollte. Von heroischem Handeln zeugten einerseits diese Überlebensberichte, andererseits aber vor allem Berichte über HelferInnen und RetterInnen, deren Heroisierung nahelag und zugleich Anknüpfungspunkte für weitere Diskurse bot, wie des Beweises für deutsche Mitmenschlichkeit oder kathartische Versöhnungsszenen mit den Alliierten.

141 Vgl. Süß, Tod aus der Luft, S. 505. Dies ermöglichte eine »offensive Abgrenzung vom Nationalsozialismus«, wie Süß bemerkt.

142 Vgl. Ansprache des Oberbürgermeisters Bauer, Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein am 1.8.1948, in: LA Speyer, H 134 Nr. 98, p. 30. Als drastische Ausnahme erwähnte die *Zeit* eine halb verbrannte Leiche, die in einem »Gestänge« hing, ging aber auch nicht weiter darauf ein. Vgl. Robert Strobel, Gespenster aus den Bombennächten, in: *Die Zeit*, 5.8.1949.

143 Vgl. beispielsweise: Das Unglück in Ludwigshafen, in: *Allgemeine Zeitung. Neuer Mainzer Anzeiger* vom 30.7.1948, S. 2.

144 Besuch im Ludwigshafener Krankenhaus, in: *Die Rheinpfalz* vom 31.7.1948, S. 5.

Narrative Rehabilitation der Deutschen

Über Verletzungen konnte in geringem Ausmaß im medizinischen Kontext medial berichtet werden, wenn zugleich die Therapie thematisiert wurde.¹⁴⁵ Verwundungen wurden auf diese Weise vor allem zur Angelegenheit von Ärzten, also den Experten auf dem Gebiet der Heilung. Die Patienten und ihre Erfahrungen wurden diskursiv von den faktisch vorliegenden Verwundungen getrennt. Die Betonung lag insgesamt auf den Behandlungsmöglichkeiten für die Verletzten, die durch die medizinische und menschliche Zuwendung in den Krankenhäusern ihrer Heilung entgegensehen konnten. Wenige Tage nach der Katastrophe berichtete die *Rheinpfalz* über einen Besuch bei den Überlebenden. Trotz der »erschütternden Bilder« stimmte der Bericht zuversichtliche Töne an, die vor allem menschliche Güte und einmal mehr wieder die Verbrüderung von »Menschen, gleich welchem Staat sie angehören« hervorhob.¹⁴⁶ Vor dem Hintergrund der Ludwigshafener Katastrophenszene kam es durch die aufopferungsvolle Mühe für die Verletzten und nationalitätenübergreifende Zusammenarbeit zur kathartischen Versöhnung zwischen einstigen Kriegsgegnern. Berichte von Bergungstrupps verschiedener Herkunftsländer, Sprachen und Hautfarben, die alles Trennende überwand, gemeinsam nach Verschütteten suchten und die Katastrophe zu einem Ereignis der Verständigung auf die grundlegenden menschlichen Werte und Tugenden werden ließen, beschworen die Hoffnung auf eine Zukunft der internationalen Verständigung und Zusammenarbeit unter Einbezug der Deutschen.¹⁴⁷ »Einträchtig trinken Franzosen und Deutsche miteinander aus demselben Becher. Ein Dutzend Sprachen schwirren an den Ohren vorbei, darunter Polnisch und die Dialekte der Kolonialfranzosen aller Hautfarben. In höchster Not und Gefahr sind alle Menschen Kameraden und Brüder.«¹⁴⁸ Auch der rheinland-pfälzische Ministerpräsident, Peter Altmeier, brachte dies in einem Dankeschreiben an General Koenig zum Ausdruck, in dem er betonte, dass »gerade diese in einer Stunde der Not gewährte Hilfsbereitschaft unvergesslich bleiben wird, weil sie die Brücke von Volk zu Volk oder besser noch von Herz zu Herz schlägt.«¹⁴⁹ Dabei bezog er sich sowohl auf die Rettungsaktion als auch auf die Anwesenheit Koenigs bei der Trauerfeier.

145 Vgl. exemplarisch: Die Auswirkungen der Explosionskatastrophe, in: Rhein-Neckar-Zeitung vom 31. 7. 1948, S. 3.

146 Besuch im Ludwigshafener Krankenhaus, S. 5.

147 Vgl. Kameradschaft in höchster Not, in: Telegraf vom 31. 7. 1948, S. 4.

148 Ebd.

149 Dankeschreiben Ministerpräsident Peter Altmeiers an Pierre Marie Koenig vom 10. 8. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1438, p. 123.

Katja Patzel-Mattern stellt diesem Befund entsprechend in ihrem Aufsatz über die narrative Verarbeitung der beiden BASF-Katastrophen 1921 und 1948 die Verbindung der Trauerfeierlichkeiten 1948 mit einer Verpflichtung der Deutschen gegenüber den Westalliierten fest.¹⁵⁰ Sie sieht in der Errichtung eines temporären Trauerraums auf dem Marktplatz und dessen Ausschmückung mit den Farben Frankreichs und von Rheinland-Pfalz einen Verweis auf einen Neuanfang nach der Katastrophe und die Idee der »Nation als Option deutscher Zukunft«.¹⁵¹ Zugleich sei eine Verbindung der Deutschen zu den Westalliierten zu erkennen, die auf Dankbarkeit beruhte.¹⁵² Es wird allerdings erkennbar, dass diese Annäherung vor allem von der deutschen Berichterstattung propagiert wurde und über die Betonung der Dankbarkeit hinausging. Viel eher wurde die unproblematische und gleichberechtigte Zusammenarbeit betont, welche die Versöhnung der Akteure erst Realität werden ließ. Patzel-Mattern hält Reflexionen der Deutschen über die nationalsozialistischen Verbrechen vor dem Hintergrund für möglich, dass die Katastrophe als Strafe für ebenjene Verbrechen hätte interpretiert werden können. Jedoch findet sie keine Hinweise auf solch eine Deutung. Solche Auseinandersetzungen waren aber kaum denkbar, da man sich dafür explizit mit einer solchen Schuld hätte beschäftigen müssen. Der verlorene Krieg und die zerstörten Städte waren in der zeitgenössischen Deutung entweder als Resultate der Kriegspolitik Hitlers oder der Unbarmherzigkeit der Alliierten im Luftkrieg interpretiert worden, sodass diese Ereignisse die Deutschen vor allem zu Opfern und nicht zu bestraften Tätern machten. Dass also eine technische Katastrophe als Strafe für NS-Verbrechen angesehen werden sollte, ist dementsprechend unwahrscheinlich. Dennoch stellte die NS-Vergangenheit und das Bewusstsein von impliziter Schuld und Scham den Kontext für Positivdeutungen des Umgangs mit den Verletzten und anderen Betroffenen dar.

Vor dem Hintergrund der deutschen Kriegsverbrechen und der Existenz der Konzentrations- und Vernichtungslager diene der beinahe überbetonte Beweis, »daß Gefühl und Menschentum nicht ausgestorben sind«, der Selbstvergewisserung.¹⁵³ Katastrophen wurden nicht nur zu einer Frage des Durchhaltens und Weiterlebens, sondern auch zur menschlichen und moralischen Bewährungsprobe für die Deutschen. Dies ging über allgemeine moralisierende Sinngebungen hinaus, wie sie im Kontext anderer Katastrophen in der Forschung festgestellt worden sind. Oft bezog sich dergleichen auf

150 Vgl. Patzel-Mattern, »Unsagbares Grauen«, S. 269.

151 Ebd.

152 Ebd.

153 Besuch im Ludwigshafener Krankenhaus, S. 5.

moralische Verkommenheit einer bestimmten, meist jungen Generation, die im Angesicht der Katastrophe schließlich doch ihrer moralischen Pflichten gewahrt wird.¹⁵⁴ Hier aber war die deutsche Gesellschaft als Ganzes gemeint. Wenngleich die kritische Auseinandersetzung der deutschen Bevölkerung mit den Kriegsverbrechen und dem Holocaust sehr viel später einsetzte, so ist doch ein genereller Wunsch auszumachen, die eigene Fähigkeit zu Barmherzigkeit, zu aufopfernder Hilfe und zur Lebensrettung unter Beweis zu stellen. Es ging bei der Erzählung von der BASF-Katastrophe also nicht um die Frage nach verdienter oder unverdienter Strafe, sondern nach einer Chance, die Gutherzigkeit der Deutschen offenbar zu machen. Nach Kriegsende hatten die Alliierten die deutsche Bevölkerung mit Fotografien und Filmaufnahmen aus den Konzentrations- und Vernichtungslagern konfrontiert. Zwar führte dies nicht flächendeckend zu den erhofften Reaktionen – Erschütterung, Einsicht und sofortige persönliche Abkehr vom nationalsozialistischen Regime –, aber eine zugrundeliegende moralische Anklage war der deutschen Mehrheitsgesellschaft bewusst.¹⁵⁵ Trotz des Freispruchs für viele der Angeklagten im I. G.-Farben-Prozess und der generellen Ablehnung einer Kollektivschuld vonseiten der deutschen Nachkriegsgesellschaft war die Verstrickung der I. G. Farben und damit auch der BASF in die nationalsozialistischen Verbrechen öffentlich geworden und hatte diese zumindest gedanklich näher an Ludwigshafen heranrücken lassen. Der menschlich-moralische Kompass der Deutschen stand vor den Augen der Welt in Frage.

Wulf Kansteiner interpretiert die Praxis der Versöhnung mit den ehemaligen Feinden als Exkulpationshandlung von Mitläufern und Zuschauern des NS-Regimes.¹⁵⁶ Kansteiner beobachtet dies vor allem in Erzählungen der fernsehmedialen Kultur der Nachkriegszeit. Die Exkulpation der deutschen MitläuferInnen und ZuschauerInnen vor dem Hintergrund von Subjektkonstellationen aus TäterInnen, Opfern und Widerständigen spielte sich für ein breites Publikum im Fernsehen ab. Entsprechende Tendenzen lassen sich auch in den Narrativen um die Rettung nach der BASF-Katastrophe auf kleinerer, aber nicht minder wichtiger Ebene feststellen. Die

154 Dasselbe Phänomen beobachtet Jens Ivo Engels nach der Hamburger Sturmflut 1962. Vgl. Engels, *Vom Subjekt zum Objekt*, S. 127.

155 Vgl. Paul, *Das visuelle Zeitalter*, S. 339. Der prominente Philosoph Karl Jaspers rief seine Landsleute zur Selbstprüfung hinsichtlich der persönlichen Schuld auf, da er eine »moralische Kollektivschuld« in Abgrenzung zu juristischer Schuld annahm. Der Aufruf fand allerdings keine breitere Resonanz und dessen Ertrag blieb überschaubar. Reichel, *Vergangenheitsbewältigung in Deutschland*, S. 70–71.

156 Vgl. Wulf Kansteiner, *Mitlaufen, Zuschauen, Mitfühlen. Holocaust-Erinnerung im Fernsehen der Bundesrepublik Deutschland*, in: Magnus Brechtken (Hrsg.), *Aufarbeitung des Nationalsozialismus. Ein Kompendium*, Göttingen 2021, S. 506–533, hier S. 510.

politische Passivität des Großteils der deutschen Bevölkerung, die somit auch für die Ludwigshafener Bevölkerung gelten kann, wird in diesem Sinne durch Erzählungen der aktiven Versöhnung und des aufopferungsvollen Rettungshandelns kompensiert und zum Verschwinden gebracht.¹⁵⁷

Stellvertretend also für die deutsche Bevölkerung zeigten Rettungskräfte, ÄrztInnen und PflegerInnen, dass von Deutschen durchaus Gutes zu erwarten war. Bis über die Belastungsgrenze hinaus hätten sie alles für die zahlreichen Verletzten getan, notierte die *Rheinpfalz*, und sich auf diese Weise aufgeopfert.¹⁵⁸ Der Beweis für die Fähigkeit zum Mitgefühl für andere Menschen hatte allerdings insbesondere mit Blick auf die Herkunft der Betroffenen einen entscheidenden Makel: Dass es sich bei den Verletzten und Toten von Ludwigshafen in erster Linie um deutsche BürgerInnen – vormalige »VolksgenossInnen« – handelte und mitnichten um Menschen, die als »anders« oder vormals »unwert« aus der deutschen Mehrheitsbevölkerung ausgeschlossen und verfolgt worden waren, blieb unreflektiert.¹⁵⁹ Das Mitgefühl und der Einsatz kam denjenigen zugute, die NachbarInnen, ArbeitskollegInnen oder PfälzerInnen waren, also in gewisser Weise als »gleichartig« angesehen wurden.¹⁶⁰ Was an dieser Stelle zählte, war der praktische Beweis, dass für das Leben anderer gekämpft und in diesem Zuge die trennende Grenze zu anderen Nationalitäten überwunden wurde. Die geringe Reflektion darüber war nicht zuletzt Ausdruck einer Selbstbefasstheit der Deutschen, die sich häufig als Opfer von Krieg, Vertreibung und Entnazifizierung begriffen und das eigene Leid mit dem Leid anderer Opfer auf eine Stufe stellten.¹⁶¹ Trotz dieser schiefen Analogie wurde die Fähigkeit zu Mitgefühl und Hilfsbereitschaft mindestens noch bis in die 1960er Jahre hinein als Argument für Menschlichkeit und moralische Integrität der deutschen Bevölkerung vor dem Hintergrund der Gewalt- und Kriegsverbrechen der nationalsozialistischen Zeit bemüht.

*Bilder des »namenlosen Leids«.
Zum Kontrast zwischen Sprache und Bebilderung*

Dass Tote, Verletzte und Hinterbliebene trotz aller Betonungen des Weiterlebens, des Weitermachens und der Perspektive der Katastrophenbewältigung zur Katastrophe dazugehörten, wird mit einem Blick auf die bildlichen Zeugnisse deutlich. Zwar stand die materielle Zerstörung wohl auch auf-

157 Zur Versöhnung und Aufopferung vgl. Kapitel 2.2.

158 Besuch im Ludwigshafener Krankenhaus, S. 5.

159 Zum Mitgefühl, das in erster Linie als »gleichartig« Angesehenen oder Bekannten angedeihet, vgl. Frevert, *Mächtige Gefühle*, S. 113.

160 Vgl. ebd.

161 Vgl. Reichel, *Vergangenheitsbewältigung in Deutschland*, S. 67.

grund ihrer symbolischen Aussagekraft hinsichtlich der Schwere der Explosion im Vordergrund, doch auch Verletzte, Tote und Szenen des Sterbens wurden sowohl in den Zeitungen der französischen Besatzungszone als auch in den Zeitungen der Bizone verwendet. Zwischen der sprachlichen und bildlichen Berichterstattung bestand eine deutliche Diskrepanz: Zeigten sich die Journalisten und Redakteure in ihren Formulierungen über Tote und Verletzte zurückhaltend und schlugen vielfach optimistische Töne an, so waren die ausgewählten Fotografien sehr viel drastischer. Sie boten die Möglichkeit, über die engen sprachlich-diskursiven Regeln hinauszugehen und Verletzungen und eindeutige menschliche Katastrophenfolgen zu zeigen. Besonders explizite Fotografien von Verletzten, aber auch von verbrannten und verstümmelten Leichen veröffentlichte beispielsweise die *Schwäbische Illustrierte* und zeigte zugleich auf, gegen welche Fotografien sich die (Tages-)Zeitungen zu entscheiden hatten.¹⁶² Die Bilder standen abgesehen von knappen Bildunterschriften stets für sich und mussten ohne Kontextualisierung auskommen – die Bilder ergänzten die Texte so auf illustrative, aber nicht weniger eindrückliche Weise um die Komponente des menschlichen Leids.

Diese deutliche Darstellung stand im Kontrast zu den Bildern, die die Zeitungslesenden vier Jahre zuvor noch von den Folgen des Luftkrieges zu sehen bekommen hatten. Zwar wurde Zerstörung durch den alliierten Bombenkrieg bildlich gezeigt, dies aber nicht in Einzelheiten oder mit Fokus auf individuelle Personen.¹⁶³ Der Schrecken der Katastrophe dagegen war 1948 durchaus zeigbar, galt es doch nicht mehr, eine Gesellschaft über einen unbestimmten Zeitraum hinweg für den Krieg zu mobilisieren, sondern ein singuläres Ereignis und seine unaussprechlichen Folgen abzubilden. Zumindest hinsichtlich der Bebilderung hatte sich die Berichterstattung über zerstörerische Ereignisse verändert und war den Betroffenen physisch und emotional nähergekommen. Verschweigen ließen sich die Folgen der Katastrophe nicht, vor allem nicht der Ludwigshafener Bevölkerung. Im Sinne einer freien Presse waren Bilder von Betroffenen möglich. Die Katastrophe wurde außerdem als seltenes, in dieser spezifischen Form einmaliges Ereignis verstanden – immerhin wurden sicherheitstechnische Konsequenzen erdacht –, und so waren auch weitere Tote und Zerstörungen so rasch nicht zu erwarten.

162 Vgl. Wie nach einem schweren Luftangriff, in: *Schwäbische Illustrierte* vom 14. 8. 1948, S. 2-3.

163 Thiessen, *Eingebrannt*, S. 59. Dietmar Süß hat in diesem Zusammenhang festgestellt, dass Fotografien von Trauerfeierlichkeiten die Trauernden vor allem von hinten mit Blickrichtung zu den »Redner[n] der Partei« zeigten. Allzu deutliche und vor allem emotionalisierende Aufnahmen waren nach Goebbels' Dafürhalten unbedingt zu vermeiden, um die Kriegsmoral der Deutschen nicht zu unterminieren. Süß, *Tod aus der Luft*, S. 93.

Die Rollen des bildlichen Diskurses über Trauer und Verzweiflung waren klar verteilt und genderspezifisch: Trauernde Witwen mit Kindern und weinende Angehörige – vor allem Frauen – waren ein beliebtes Motiv, das in Zeitungen aller Art vergleichsweise häufig zu sehen war. Dies entsprach sicherlich auch dem emotionalen Regime der Zeit, das übermäßige öffentliche Gefühlsäußerungen für Männer tabuisierte, und es waren in der Regel Nahaufnahmen von weiblichen Gesichtern, die den Schmerz sichtbar werden ließen.¹⁶⁴ Insbesondere Frauen und Kinder waren die Geschädigten dieser Katastrophe, die um die Toten trauerten und den Eindruck von Verzweiflung und Schutzlosigkeit vermittelten. Sie erhielten in der bildlichen Repräsentation der Katastrophe den Part der passiv Leidenden. Trauernde Männer sah man selten – viel eher nahmen sie aktiv am Geschehen teil, stützten weibliche Verwandte oder Nachbarinnen, waren in organisatorische Belange involviert und standen höchstens einmal fassungs- und reglos dem Geschehen gegenüber. Passive Trauer war in erster Linie weiblich. Zwar waren Frauen auf Fotografien zu sehen, wurden aber nicht in den Beiträgen erwähnt: Die Katastrophe wieder aufzulösen war Sache der Männer. Ebenso wenig wurde über verletzte Frauen berichtet – sie wurden höchstens als Nebenbemerkung in Zeitungsartikeln erwähnt. Doch in der BASF arbeiteten auch zahlreiche Frauen, beispielsweise als Schreibkräfte. Durch die räumliche Entfernung ihrer Arbeitsplätze zum Explosionsort wurden zwar vergleichsweise wenige Frauen getötet, aber doch viele verletzt.¹⁶⁵

In den Nachrichtenblättern vielfach abgedruckt wurden Bilder der folgenden Szene: Ein Todesopfer oder Sterbender – die amerikanische *Neue Zeitung* schrieb von einem »verkohlten Leichnam« – erhält von einem amerikanischen Geistlichen die letzte Segnung, ein weiterer als Geistlicher zu Erkennender beugt sich ebenfalls über den auf einer Trage Liegenden.¹⁶⁶ Der unbekannte Fotograf dieser Szene muss um diese Personenkonstellation herumgegangen sein und mehrere Fotos angefertigt haben. Das Bild zeigte gleich zweierlei: Es vermittelte einen Eindruck von den Auswirkungen der Explosion auf den menschlichen Körper und den Schaden, den sie jenseits des Materiellen angerichtet hatte, und zugleich die Fürsorge der alliierten Besatzer, die sich des Toten annahmen. Katja Patzel-Mattern wertet die Verwendung dieser Fotografie in einer Gedenkbroschüre als Analogie auf die Denkmäler der Weimarer Zeit, die den gefallenen Soldaten des Ersten Weltkriegs gewidmet waren. Zudem eröffnete die Szene einen christlich-religiösen

164 Zur passiven Opferrolle der Frauen vgl. Christian Kohner-Kahler, Victim goes superstar – eine kritische Lektüre des Opfers, in: *Neue Kriminalpolitik* 25 (2013) 2, S. 166–183, hier S. 171–173.

165 Vgl. Ludwigshafen, in: *Frankfurter Neue Presse* vom 31. 7. 1948, S. 8.

166 Bisher 124 Tote in Ludwigshafen geborgen, in: *Neue Zeitung* vom 31. 7. 1948.

Deutungsrahmen, der sowohl das Leid als auch die Segnung und das Versprechen der Erlösung in sich trug. Der amerikanische Feldgeistliche gab dem Sterbenden oder Toten christusgleich Trost und das Versprechen auf Rettung im Tode. Zugleich bot es aber auch säkularen Interpretationen Anknüpfungspunkte, indem es die Hilfsbereitschaft der Westalliierten, in diesem Fall der Amerikaner, darstellte.¹⁶⁷ Patzel-Mattern stellt diese Analogie zwar fest, spannt aber den notwendigen Bogen nicht zum verbreiteten Versöhnungsnarrativ, das auch in den Berichten über die Rettungsvorgänge offenbar wurde.

Weitere Fotografien zeigten verstümmelte Tote, den Abtransport von Särgen oder die Bergung eines Verschütteten.¹⁶⁸ Das Unglück – so verdeutlichten diese Bilder – hatte Menschen getroffen. Die Verursacher, nämlich die Explosion und die Trümmer, waren kontextual auf einer Vielzahl weiterer Abbildungen zu sehen. Das »Technische« an der Katastrophe kam vor allem über die Gesamtheit der Bildauswahl zum Ausdruck. Zugleich aber bot die Kulisse der Zerstörung – die verbogenen Metallträger, die Schuttberge und zerstörten Maschinen – ein deutliches Bild von der Kraft der Explosion und ihrer Folgewirkungen. Das Werk selbst war an seinem »Körper« verletzt worden, so wie die Körper der Menschen getroffen und verwundet worden waren. Dieser Schrecken der Bilder stand im Vordergrund und bildete die Kulisse für die Versöhnung mit den Besatzungsmächten. Die näheren Umstände der gezeigten Situationen und weiteren Folgen blieben unterbelichtet. Emotionale Implikationen blieben den Betrachtenden überlassen.

Ein weiteres Foto aus der Reihe der letzten Segnung befindet sich in dem Bilderalbum, das die Stadt Ludwigshafen in Erinnerung an das Unglück anfertigen ließ. Der damit beauftragte Stadtarchivar reflektierte anlässlich des Disputs mit der evangelischen Landeskirche (vgl. Kap. 2.1) das Ziel dieses Albums: Man wertete die Katastrophe als einschneidendes Ereignis der Stadtgeschichte, das in erster Linie im Bild festgehalten werden sollte. Wie Gerhard Paul in seiner Untersuchung über die Rolle von Bildern und Fotografien in der Nachkriegszeit nachvollzogen hat und wie auch oben bereits deutlich wurde, rechnete man ihnen sehr eindeutige Aussagekraft zu, die über die Bedeutung von Sprache und Kontext hinausging. Als Zeugen von »unbestechlicher Beweiskraft« wurde ihnen zugebilligt, auch für sich stehend unmissverständliche Auskunft über das Ereignis geben zu können.¹⁶⁹ Die drastischen Bilder kontrarkierten die weitgehend vorsichtigen sprachlichen Beschreibungen.

167 Vgl. Patzel-Mattern, »Unsagbares Grauen«, S. 269.

168 Vgl. die Bildbeilage der Frankfurter Rundschau vom 31. 7. 1948; vgl. Die Ludwigshafener Katastrophe in Bildern des »MM«, in: Mannheimer Morgen vom 31. 7. 1948; vgl. Zeit im Bild vom 30. 8. 1948.

169 Im Zusammenhang mit der Verwendung von Fotografien für die Konfrontation der deutschen Bevölkerung mit den Verbrechen in den Vernichtungs- und



Abb. 1: Mühsame Bergung. Fotografien wie diese zeigten die Zerstörung und das menschliche Leid – 2364627 picture-alliance / dpa | dpa

Die Verletzten und Toten waren zumindest bildlich ebenso wichtige Akteure der Katastrophe wie die Ärzte und die Rettungsmannschaften, wie aus den Ausführungen des Archivars Nesseler deutlich wird. Nesseler bedauerte, dass am Tag der Katastrophen keine von ihm als »zuverlässige Photographen« eingeschätzte Personen zur Verfügung standen und so »weder von der blutigen Karawane der dem Krankenhaus zustrebenden gehfähigen Verletzten noch von der Tätigkeit der Ärzte irgendwelche Aufnahmen vorhanden« seien.¹⁷⁰ Daher habe man auf »Aufnahmen von Pressephotographen«, von »Firmen und Stellen, sowie auf Aufnahmen der Kriminalpolizei, der Quäker«, also von dritter Seite, zurückgreifen müssen, »um ein ziemlich lückenloses Bild rekonstruieren zu können.«¹⁷¹ Worauf sich diese »Zuverlässigkeit« bezogen haben mochte, darüber kann nur spekuliert werden. Möglicherweise bezog sich dies auf die Vollständigkeit, die Qualität der Bilder oder deren politische Aussagen.

Zu den Vorstellungen derjenigen Elemente, die eine Katastrophe, ihre Folgen und ihre Bekämpfung grundsätzlich ausmachten, gehörten auch die Verletzten und Toten. Daher kann nicht von einer vollständigen medialen Marginalisierung der Betroffenen gesprochen werden, obwohl auf persönliches und individuelles Leid nur bildlich und damit assoziativ verwiesen wurde. Zumindest in der bildlichen Repräsentation fanden sie ihren Platz – wenngleich als überindividuelle Gruppierung. Die Bilder repräsentierten

Konzentrationslagern weist Gerhard Paul auf deren kaum hinterfragte Zeugenschaft hin, vgl. Paul, *Das visuelle Zeitalter*, S. 339.

¹⁷⁰ Stadtarchivar Emil Nesseler an Oberregierungspräsident Bögler, Stellungnahme zu den Vorwürfen des Präsidenten der evangelischen Landeskirche vom 7. 10. 1949, LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 371 r.

¹⁷¹ Ebd.

einen allgemeinen Zustand, eine Stimmungslage und nicht die Menschen, die sie tatsächlich abbildeten. Betont wurde diese überindividuelle Deutung durch Bildunterschriften: »Namenloses Leid brachte das Explosionsunglück über die Angehörigen der Toten von Ludwigshafen« oder »die Explosionskatastrophe in den Badischen Anilin und Sodafabriken Ludwigshafen hat namenloses Unglück über viele Familien gebracht [...]«. ¹⁷²

Die bildlichen und sprachlichen Diskursregeln unterschieden sich, sodass Not und Leid in erster Linie über Fotografien bzw. Filmaufnahmen Eingang in die Berichterstattung fanden. Dass diese Zustände aber nicht von Dauer sein sollten, verhiessen die eher optimistischen und zukunftsgerichteten Berichte. Insofern konterkarierten Bilder von Verletzten und Toten nicht die Auffassung der Katastrophe als temporären Rückschlag, sondern zeigten die momentanen Ausmaße, denen es abzuhelpen und die es zu beseitigen galt.

Der Verweis auf die Not wurde noch an anderer Stelle bedeutsam. Nachdem sich der erste Staub der zerstörten Gebäude gelegt und sich der Rauch der Brände verzogen hatte, musste an die Versorgung der Hinterbliebenen, Verletzten und Invaliden gedacht werden (vgl. Kap. 2.4). Dazu waren in erster Linie Spenden aus der Bevölkerung notwendig. Angesichts der finanziellen und materiellen Notlage musste ein Weg gefunden werden, um die lokale und bestenfalls überregionale Bevölkerung zu weiteren Opfern für die Betroffenen zu mobilisieren. Deren vollständiges Verschwinden wäre daher wenig hilfreich gewesen. Zuvor aber stand die Frage im Raum, wie es zu dieser Katastrophe kommen konnte.

2.3 Die »Schicksalsgemeinschaft« und Preis des Fortschritts: Technokratische Deutungen

Fragen nach der konkreten Ursache, zukünftiger Sicherheit, nach dem Wesen der Technik und ihrer Kontrollierbarkeit stellten sich praktisch in den ersten Momenten nach der Katastrophe. Ursache, Verantwortlichkeit, das Verhältnis zwischen Mensch und Technik und Zukunftsperspektiven bildeten ein Themenbündel, das für sinnfindende Prozesse grundlegend war. Ein Verschulden der Werksleitung oder eines Angestellten wurde vom eingesetzten Parlamentarischen Ausschuss von Rheinland-Pfalz am 23. März 1949 abgeschlossen. ¹⁷³

¹⁷² Wie nach einem schweren Luftangriff, S. 3.

¹⁷³ Vgl. Schlußbericht des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses des Landtages Rheinland-Pfalz vom 23. 3. 1949, in: UA BASF, PB A.8.3.5./8.

Die »Kräfte der Natur« und die fragile Bannkraft der Technik

Für die Feststellung der konkreten Ursache der Katastrophe wurde eigens ein internationaler Untersuchungsausschuss gebildet, der zwar nicht mit vollkommener Sicherheit feststellen konnte, worauf die Explosion zurückzuführen war, aber dennoch das wahrscheinlichste Szenario nachvollziehen konnte. Verschiedene Gutachten legten nahe, dass der Kesselwagen aufgerissen oder undicht gewesen sein musste. Dadurch konnte sich der ausströmende Dimethylether mit der Umgebungsluft vermischen und sich schließlich entzünden, was zur Explosion führte. Über die Frage, weshalb der Kessel bersten konnte, herrschte keine Einigkeit.¹⁷⁴ Trotz der Versuche, mittels Explosionsspuren und Messwerten eine wissenschaftliche Gewissheit herzustellen, konnte nicht mit Sicherheit festgestellt werden, was genau das Austreten des Äthers bedingt hatte.¹⁷⁵ Viel eher wurde auf die Feststellung Wert gelegt, dass im Werk kein Sprengstoff produziert worden war, der es dann versehentlich in Schutt und Asche gelegt hatte.¹⁷⁶

Die Detonation von Sprengstoff, Sabotage und unbeabsichtigtes menschliches Verschulden schlossen sowohl die Experten als auch der Oberstaatsanwalt nach Befragung von Zeugen aus.¹⁷⁷ Als Präventionsmaßnahmen wurden die exakte Feststellung der Kesselinhalte durch Auslitern (Messen der Füllmenge) und eine sichtbare Füllhöhenanzeige vom Landtag verordnet.¹⁷⁸ Insbesondere die Kessel, die nach 1939 hergestellt worden waren, sollten überprüft werden. Die Gründe für deren zweifelhafte Sicherheit wurden nicht genau angegeben.¹⁷⁹ Unerwartet interessant ist in diesem Zusammenhang die Geschichte des explodierten Kesselwagens, die geradezu exemplarisch von der deutschen Kriegs- und Nachkriegsgeschichte geprägt ist. Er stammte nach Angaben von Direktor Schnell der BASF aus den nun in der SBZ liegenden Leuna-Werken, die zuvor ebenfalls den I. G. Farben zugehörig gewesen waren.¹⁸⁰ Ob der Kesselwagen dort, womöglich unter Einsatz von Zwangsarbeitern, hergestellt und deshalb möglicherweise schadhaft oder ob er wenig materialschonend im Krieg bei der Produktion von synthetischem Benzin ein-

174 Vgl. Protokoll über die 3. Sitzung des Parlamentarischen Untersuchungskommission für das Explosionsunglück bei der BASF am 18. 3. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 860Z, Nr. 1673, S. 1-31, hier S. 30.

175 Vgl. ebd.

176 Gutachten über das Explosionsunglück bei der Badischen Anilin- und Soda Fabrik, Ludwigshafen am 28. Juli 1948, vom 23. 10. 1948, in: UA BASF, PB A.8.3.5./8.

177 Vgl. Protokoll über die 3. Sitzung des Parlamentarischen Untersuchungskommission für das Explosionsunglück bei der BASF am 18. 3. 1948, p. 24.

178 Vgl. ebd., p. 31.

179 Vgl. ebd.

180 Vgl. ebd., p. 19.

gesetzt worden war, blieb unausgesprochen, schien aber bei der Suche nach den Gründen für eine Undichte nicht unbedeutend zu sein.¹⁸¹ Einer Druckprüfung wurde der Kesselwagen allerdings noch im Jahr 1947 unterzogen, als er für Reparationen mit Ammoniak beladen und nach Frankreich entsendet wurde.¹⁸² Dort habe der Kesselwagen einen Unfall gehabt, bei dem die außen angebrachten Ventile abgerissen wurden, wie ein Gespräch eines Versicherungsbeauftragten mit einem Ingenieur der Berufsgenossenschaft der chemischen Industrie ergab.¹⁸³ Zwar wurde der Kesselwagen danach repariert und für unauffällig befunden, Haarrisse hielt der entsprechende Ingenieur allerdings für nicht ausgeschlossen.¹⁸⁴ Ob dies allerdings ursächlich für das Undichtwerden war, konnte nicht nachgewiesen werden.¹⁸⁵

Waren die Experten bei ihren Formulierungen noch zurückhaltend, so betonte die BASF in einem Aushang für ihre Angestellten, dass sowohl die Ursache von Experten festgestellt als auch angemessene Maßnahmen für die zukünftige Sicherheit ergriffen worden seien. Hier war von Bestimmtheit und nicht von Wahrscheinlichkeiten die Rede. Die Katastrophe musste auch in dieser Hinsicht »bewältigt« werden. Besonders betonte der Aushang, dass keine menschliche Fahrlässigkeit oder gar Sabotage die Katastrophe ausgelöst hatten. Diese Feststellung war zentral für die Frage der Haftung, die nur im Falle des Verschuldens eingetreten wäre. Zweifel an der Wiederherstellung der Sicherheit sollten darüber hinaus ausgeräumt werden, denn sie standen der weiteren Produktion im Wege. Auch der parlamentarische Untersuchungsausschuss urteilte ähnlich, und so legte man auf politischer Ebene eine Ursache fest, die als geltend und korrekt angenommen wurde. Experten hielten auch mehrere andere Ursachen für unwahrscheinlich. Der entscheidende Punkt ist aber, dass sowohl durch den Untersuchungsausschuss als auch die BASF-Geschäftsführung nach außen Eindeutigkeit kommuniziert wurde. Weshalb ein Kesselwagen mit unbekanntem Fassungsvermögen benutzt, mit entzündlichem Dimethylether gefüllt und trotz Holzabdeckung in die Sonne gestellt worden war, fragte auf offizieller Seite niemand; diese Fragen wurden erst im Zusammenhang mit Regressansprüchen bedeutsam, die aber nicht öffentlich verhandelt wurden.¹⁸⁶

181 Zum Verhältnis der BASF zu den Leuna-Werken vgl. Stokes, Von der I. G. Farbenindustrie AG bis zur Neugründung der BASF, S. 327, S. 337.

182 Wiedergabe der Besprechung des Regulierungsbeauftragten der Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft (Muschake) mit Herrn Dipl. Ing. Dieckmann, Heidelberg, von der Berufsgenossenschaft der chemischen Industrie, Mannheim am 24. 9. 1948, S. 2, in: UA BASF, PB A.8.3.5./8.

183 Vgl. ebd.

184 Vgl. ebd.

185 Vgl. ebd.

186 Vgl. Akten zur Klärung von Regressansprüchen, in: UA BASF, B4 1611.

Experten führten allerdings aus, dass, wie die *Rheinpfalz* wiedergab, wo »Menschen am Werke sind, auch mit Fehlern oder Irrtümern gerechnet werden muß, [daher] können auch Materialprüfungen Fehler eine Zeitlang der Beobachtung entziehen«. ¹⁸⁷ Dies wiederum ließ gedanklichen Spielraum, um den Grund der Explosion in fehlender Überprüfung und damit menschlichen Fehlern im täglichen Umgang mit dem Kesselwagen zu suchen, selbst wenn damit keine Absicht, sondern schlicht Nachlässigkeit verbunden war. Die Ansichten der Betriebsleitung und der Politik schienen sich durchaus von Meinungen aus den Reihen der Arbeitenden zu unterscheiden. Zu Wort meldete sich ein »Aniliner« (Angestellter der BASF) in der sozialistischen Zeitung *Neues Leben*, der den Zufall nicht als alleinigen Faktor akzeptieren wollte: Akkordarbeit führe dazu, dass keine Zeit für Überprüfung der Sicherheit oder für Materialprüfungen oder anderes bliebe, daher wäre es gut, nun dafür mehr Zeit einzuräumen – denn menschliche Fehler seien es letztlich, die zu Unfällen und zu »schmerzlich großen Opfer[n]« führten. ¹⁸⁸ Diese seien für die »Betroffenen und Hinterbliebenen« äußerst schmerzlich, wenngleich die »Nichtbetroffenen kaum Notiz« davon nähmen. ¹⁸⁹ Nicht nur beklagte der Beitrag eine Profitorientierung und eine Vernachlässigung der Sicherheit, sondern auch eine fehlende Kenntnisnahme der Folgen der Unfälle und Katastrophen durch die nicht betroffene Gesellschaft. Diesen Punkt führte er nicht detaillierter aus, nahm aber in folgenden Jahrzehnten deutlicher kommunizierte Wünsche von Betroffenen nach Anerkennung vorweg. Trotz solcher gelegentlicher Zwischentöne konnte sich aber die offizielle Deutung der Ursache auf längere Sicht verfestigen, insbesondere, da die *Neues Leben* anders als die übrigen Zeitungen als erwartbares Organ für derartige Kritik erschien.

Dennoch war man hiermit bei einer grundlegenden und bei technischen Katastrophen stets virulenten Frage angekommen: War die Technik eine eigenständig handelnde Kraft oder ging ihr Versagen schlussendlich auf den Menschen zurück? Obwohl man menschliches Verschulden ausschloss und somit juristische Folgen und Bestrafungen Einzelner ausblieben, setzte man sich fast zwangsläufig mit der Mensch-Technik-Beziehung auseinander. In welchem Verhältnis stand die Gesellschaft und der bzw. die Einzelne zur modernen Technik im Allgemeinen und zur Produktionstechnik im Besonderen? Und wie rechtfertigte sich ihr gelegentliches Versagen, das Schmerz, Verletzung und Tod brachte? Dass dieses Problem nicht nur Philosophen der

187 Gasexplosion mit Luftminenwirkung, in: Die Rheinpfalz vom 19. 3. 1949, S. 2.

188 Die Aniliner erkennen keine »Verkettung unglückseliger Umstände« an, in: Neues Leben vom 31. 3. 1949.

189 Ebd.

Zeit beschäftigte, sondern für die ZeitgenossInnen von lebensweltlicher Bedeutung war, machten sowohl verwaltungsinterne Ansprachen und Berichte, Zeitungskommentare als auch die Trauerrede des Oberregierungspräsidenten der Pfalz in unterschiedlicher Weise deutlich.¹⁹⁰

Differenziert zu betrachten ist einerseits die Interpretation der Ursache des Unglücks – lag sie beim Menschen oder der Technik? –, was nicht zuletzt sowohl deren Verhältnis zueinander als auch deren jeweilige Handlungsmacht charakterisierte. Andererseits stellten die Zeitgenossen diese Interpretation in den Kontext einer generellen Beziehung zwischen Mensch und Technik.

Auf politischer Ebene, die Ansichten der KP einmal ausgenommen, ging man im Falle der Explosion von einem unvorhersehbaren Unfall aus, der aus der Technik selbst resultierte, in diesem Falle dem Zusammenwirken des Drucktanks und der darin befindlichen Chemikalien sowie der künstlichen Herstellung, Verarbeitung und Lagerung chemischer Stoffe. Welche Vorstellung von Technik vorherrschte, wird in einer Ansprache des Ludwigs-hafener Oberbürgermeisters Valentin Bauer vor dem Stadtrat deutlich. SPD-Mann Bauer, früher selbst einmal bei der BASF beschäftigt, sah die Ursache für solche Unglücke in dem »Umstand, dass der Wissenschaft bisher unbekannte Kräfte der Natur den vorgezeichneten Ablauf des Produktionsprozesses durchbrachen und mit ungeheurer Gewalt Tod und Zerstörung verbreiteten«.¹⁹¹ Diese Auffassung war bereits 1921 nach der Explosion im BASF-Werk in Oppau und nach der des *Hindenburg* vorherrschend gewesen – die Deutung der Technik hatte sich also über die Kriegszeit hinweg nicht verändert.¹⁹² Dieser Logik nach entsprach Technik den Instrumenten, mit denen Menschen mittels der Erkenntnisse der Wissenschaft die »Kräfte der Natur« bezwingen und sie sich zunutze machen konnten. Der Mensch reichte so über sich selbst hinaus und konnte eine unsichere Herrschaft über

190 Vgl. Ansprache Oberbürgermeister Bauer, in: Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein, 1. 8. 1948, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98a, p. 28v; vgl. die Trauerrede des Oberbürgermeisters Bauer am 2. 8. 1948 auf dem Neuen Marktplatz Ludwigshafen anlässlich des Staatsakts zum Gedenken an die Opfer des Explosionsunglücks, in: UA BASF PB A.8.3.5./16; vgl. Trauerrede Direktor Dr. Göggelt anlässlich der Trauerfeier auf dem Neuen Marktplatz Ludwigshafen, in: BASF PB A.8.3.5./16; vgl. Traueransprache Oberregierungspräsident Böglér auf dem Marktplatz in Ludwigshafen am 2. 8. 1948, in: LA Speyer, Best. V 52 Nr. 90, o. P.; vgl. auch: Auf Halbmast, S. 1.

191 Ansprache Oberbürgermeister Bauer, in: Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein, 1. 8. 1948, p. 28v; zur Person Bauers vgl. Stadtarchiv der Stadt Ludwigshafen am Rhein (Hrsg.), Geschichte der Stadt Ludwigshafen am Rhein, Vom Ende des Ersten Weltkrieges bis zur Gegenwart (Bd. 2), Ludwigshafen a. Rh. 2003, S. 982.

192 Vgl. dazu die Ausführungen Lisa Sanners, die die Deutungsansätze der Explosion von 1921 beschreibt. Vgl. Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 178.

etwas erlangen, das als sein ursprünglicher Antagonist deutlich stärker war als er selbst. Weniger die Technik selbst wurde so zu einer »transzendenten Instanz« und zum Akteur, sondern die »Naturkräfte«, die sich dem Menschen nicht zu unterwerfen bereit waren.¹⁹³ Doch so endlich wie das Wissen über sie, so brüchig war auch die Bannkraft der Technik, deren Versagen gelegentlich dazu führte, dass »hundert von Familien [...] ihres Ernährers beraubt, Tausenden ihre Wohnung beschädigt oder zerstört [wurden]«. ¹⁹⁴ Das Scheitern der Technik war, wenngleich selten, so doch zwangsläufig, unvermeidlich und unvorhersehbar. Die Antwort auf diese Bedrohung sah in erster Linie die Anpassung menschlichen Verhaltens vor: Es galt, für mehr Sicherheit zu sorgen und solche Ereignisse seltener werden zu lassen. Der Suche nach der Ursache der Explosion gewann Direktor Schnell außerdem sogar etwas Gutes ab: Sie habe zur Verbesserung der Sicherheitsvorschriften und zu bemerkenswerten Fortschritten geführt. Die Sicherheit habe sich somit für die Zukunft erhöht und damit neuen potenziellen Todesopfern vorgebeugt.¹⁹⁵ Die Katastrophe war insofern ein Rückschlag, der jedoch auch Lehren bereit hielt. Die Toten, Verletzten und zerstörten Gebäude konnte man dementsprechend als Lehrgeld für die Vervollkommnung der technischen Abläufe und Konstruktionen betrachten. Diese Annahme barg die Hoffnung auf Fortschritt und mehr Sicherheit.

Bürgermeister Bauer gab dagegen wenig hoffnungsvoll, aber für sein Dafürhalten im Sinne der Bürgerinnen und Bürger der Erwartung Ausdruck, dass Fabriken weiter außerhalb der Städte errichtet werden würden, da sie bisher »immer wieder durch unberechenbare Ausbrüche gewaltiger Kräfte das Leben von Tausenden von Werktätigen und den Bestand ganzer Stadtteile« gefährdeten.¹⁹⁶ Die Relokalisierung der BASF-Werke erschien Bauer aber offenbar selbst illusorisch. Mensch und Technik mussten einen Sicherheitsabstand zueinander wahren, denn Technik und »Naturkräfte« blieben stets gefährlich und zugleich weiterhin ein Teil des alltäglichen Lebens. Sie vollständig zu beherrschen, wurde folglich als unmöglich akzeptiert, und gelegentliche Unglücke gehörten zu einem modernen Leben dazu.

193 Manfred Jakubowski-Thiessen, Hartmut Lehmann, Einleitung, in: dies. (Hrsg.), *Um Himmels Willen. Religion in Katastrophenzeiten*, Göttingen 2003, S. 7-10, hier S. 7.

194 Ansprache des Oberbürgermeisters Bauer, Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein am 1.8.1948, p. 28v.

195 Vgl. Dr. Schnell von der BASF im Parl. Untersuchungsausschuss, zum Unglück, 18. 3. 49, LHA Koblenz, Best. 860Z, Nr. 1673, S. 19.

196 Ansprache des Oberbürgermeisters Bauer, Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein am 1.8.1948, p. 29.

Das Schicksal des Arbeiters

Der Tod von über 200 Menschen durch eine gewaltige Explosion blieb dennoch erklärungsbedürftig. Dabei war es notwendig, »den Menschen«, in diesem Fall »den Arbeiter«, in eine Erzählung einzubetten und in Beziehung zur Technik zu setzen. Die Semantiken der Begriffe des Schicksals, des Opfers und des Helden verbanden sich in diesem Kontext und hoben in erster Linie die Toten als moralisch vorbildlich hervor, verwiesen aber deren Todesumstände und die Rolle der Technik dabei ins Ungewisse und damit ins Unbeeinflussbare.¹⁹⁷ Das Bezwingen der »Kräfte der Natur« mittels der Technik war verheißungsvoll, denn mit ihnen schien »Fortschritt« im Sinne von wachsendem Wohlstand auf längere Sicht erreichbar. Doch forderte sie gelegentlich auch ihren Tribut in Form von Menschenleben. Die *Allgemeine Zeitung* notierte in diesem Sinne am 30. Juli:

Es ist nicht so, als ob die menschliche Kultur, die oft im Gegensatz zu einem ihrer Teilgebiete, der technisierten Zivilisation gestellt wird, ohne Opfer erreicht worden wäre. Aber weit größer ist die Zahl der Opfer, die der technische Fortschritt verlangt hat. Er ringt der Natur ihre Geheimnisse ab und zwingt sie, ihre Schätze preiszugeben, leider oft genug noch zu unfriedlichem Tun, aber in der Hauptsache doch zu fruchtbarem Werk und für die gesamte Menschheit unentbehrlichem Zweck. Kaum jemals werden wir die gebändigten Kräfte so in Fesseln schlagen können, daß der Haß der Elemente gegen von Menschenhand geschaffenes Gebild nicht wieder einmal mit Urgewalt zum Durchbruch käme.¹⁹⁸

Die Toten und Verletzten wurden auf zwei Bedeutungsebenen als Opfer der Katastrophe interpretiert: Erstens waren sie unschuldig Betroffene und zweitens heldenhafte Opfer der Arbeit.¹⁹⁹ Um das Risiko wissend, hatten sie dieses in Kauf genommen, um einerseits die eigene Familie zu ernähren, andererseits aber auch das ökonomische Fortkommen einer Gemeinschaft voranzubringen. Es war keine prestigeträchtige Aufgabe, keine Pionierarbeit,

197 Dies verweist auf das Vorhandensein von negativer Kontingenz und auf einen Mangel an Möglichkeiten der Prävention. Vgl. zu diesem Thema Stefan Willer, Sicherheit als Fiktion – Zur kultur- und literaturwissenschaftlichen Analyse von Präventionsregimen, in: Markus Bernhardt, Stefan Brakensiek, Benjamin Scheller (Hrsg.), Ermöglichen und Verhindern. Vom Umgang mit Kontingenz [= Kontingenzgeschichten, Bd. 2], Frankfurt a. M., New York (NY) 2016, S. 235-255.

198 Auf Halbmast, S. 1.

199 Zu den Bedeutungsebenen des Opfers vgl. Behrenbeck, Der Kult um die toten Helden, S. 68-69, S. 74.

für die sie ihr Leben gaben. Insofern bestand ein qualitativer und interpretativer Unterschied zu den glänzenden Helden der Luftschiffahrt, zu denen das nationalsozialistische Regime einst die Toten des Zeppelinunglücks stilisiert hatte. Obwohl Luftschiffunglücke wahrlich keine Seltenheit waren, wurde die Hindenburgkatastrophe als exzeptionell inszeniert, um das Ereignis als einmalig und nicht wiederholbar darzustellen. Die Helden der technisierten Arbeit von 1948 waren weitaus bodenständiger und alltäglicher. Sie standen nicht nur im Dienst ihrer Angehörigen, sondern auch der Gesellschaft. Es war ihre Aufgabe, Infrastruktur und Wirtschaft zum Wohle aller wieder aufzubauen oder fortzuentwickeln. Diese Sichtweise erlaubte es, die Toten und Verletzten in einen breiteren gesellschaftlichen Zusammenhang zu stellen und damit dem Explosionsereignis die Funktion eines Exempels für vorbildliches gemeinschaftsorientiertes Handeln zuzuweisen. Außerdem rückte sie die Interpretation der Opferwerdung der Toten näher an aktives Handeln heran – nämlich an das Sich-Opfern (*sacrifice*).²⁰⁰ Die Interpretation des Todes als Selbstaufgabe zu einem höheren gesellschaftlichen Zweck war nicht erst seit dem Ersten Weltkrieg Teil des Opfermotivs und aus dem soldatischen Kontext auf die Industriearbeit übertragbar.²⁰¹ Sie war gesellschaftlich weit verbreitet, da sie sowohl in konservativen, überindividualistischen Denktraditionen Niederschlag fand, beispielsweise in Ernst Jüngers Essay *Der Arbeiter*, als auch kritisch betrachtet in sozialistischen Schriften, wie in Das Prinzip Hoffnung des gebürtigen Ludwigshafener Philosophen Ernst Bloch.²⁰² Die *Allgemeine Zeitung* fuhr mit ihrer Heroencharakterisierung fort:

Aber ebenso wie der Bergmann, der gerade einem Grubenunglück entrannt, wieder vor Ort geht – nicht allein, weil er dort Arbeit und Brot findet, sondern weil er weiß, daß er im Dienste der Gesamtheit steht, die auf das Werk seiner Hände angewiesen ist –, so wird auch der chemische Industriearbeiter von Ludwigshafen zu seinem Tiegel, seiner Retorte oder seinem Silo zurückkehren, obwohl zwei gewaltige Katastrophen ihm nur Trümmer zurückließen. Nichts bezeugt das stille Heldentum des Arbeiters stärker als diese seelische Haltung, die auch den Toten von Ludwigshafen zu eigen war, vor denen wie uns in Ehrfurcht neigen.²⁰³

200 Vgl. zu dieser Kategorisierung die Einleitung; vgl. Münkler, Fischer, Nothing to kill or die for, S. 346.

201 Vgl. ebd., S. 343, S. 352.

202 Vgl. Ernst Jünger, *Der Arbeiter*, in: *Sämtliche Werke, Zweite Abteilung, Essays*, Bd. 8, Stuttgart 1981, S. 36 und Ernst Bloch, *Das Prinzip Hoffnung*, Werkausgabe (Bd. 5), Frankfurt a. M. 1985.

203 Auf Halbmast, S. 1.

Zwar hatten sich die Toten nicht mutwillig soldatengleich im offenen Kampf geopfert, doch waren sie im Wissen darum, dass sie durchaus zufälliges Opfer der Technik werden konnten, ihrer Tätigkeit nachgegangen. Sie als Märtyrer zu deuten, wäre daher offenbar einen Schritt zu weit gegangen. Auch das Geschlecht der Toten spielte eine Rolle bei der Einpassung der Katastrophe in das alltägliche Geschehen und die Interpretation des Opfers, das für die Gesellschaft erbracht worden war, und setzte sie implizit mit dem soldatischen Tod in Beziehung. Die Mehrheit der Toten war männlich und von jungem bis mittlerem Alter. Seit der Antike waren diese die regulären Kombattanten in Kriegen, weil sie als »waffenfähig« galten und daher als legitimes Ziel von Gewalt verstanden wurden. Herfried Münkler stellt im Zusammenhang mit Kriegsgewalt fest, dass diese Kennzeichen einem bestimmten Opfertyp entsprachen, dessen Tod auf gewisse gesellschaftliche Toleranz stieß.²⁰⁴ Wichen Opfer von Krieg und Gewalt von diesem Typ ab, erschien dies als besonders grausam und scheußlich. Allerdings zeigte sich im Fall der BASF-Explosion auch eine weitere Tendenz. Auch in diesem Falle traf es mehrheitlich Personen dieses entsprechenden Geschlechts und Alters – nämlich 193 Männer. Dass es daneben 12 weibliche Todesopfer und auch eines im Kindesalter gegeben hatte, ging allerdings im öffentlichen Sprechen von der Katastrophe unter und wurde von anderen Inhalten überformt.²⁰⁵ Die Toten der Katastrophe wurden als homogene Gruppe adressiert, die einzelnen »Abweichungen« stellten keinen Skandal dar. Die Todesopfer also galten generell als männlich, die Hinterbliebenen wurden eher als weiblich gedacht.

Die vergangenen Kriege waren es, die den Erfahrungs- und Deutungshorizont des Ereignisses und seiner Opfer stellten, was nicht nur aufgrund der zeitlichen Nähe, sondern auch angesichts des Zerstörungsbildes naheliegend war. Die Einordnung in diese Denkmuster und die Homogenisierung der Gruppe der Todesopfer ermöglichte es, den Tod und Verlust der Arbeiter einzuordnen und in bekannten Kategorien zu denken. Zusammen wurden die Geschädigten und Toten als »Schicksalsgemeinschaft« interpretiert – ein Schlagwort, das in der Zeit des Luftkriegs besondere Konjunktur hatte.²⁰⁶ Im Kontext der allgegenwärtig propagierten »Volksgemeinschaft« beschworen, sollte der Begriff menschliches Zusammenrückens durch einendes Schicksal und geteilten Verlust der betreffenden Menschen ausdrücken, um so die

204 Vgl. Münkler, Fischer, *Nothing to kill or die for*, S. 357.

205 Vgl. Landesregierung Rheinland-Pfalz, *Zwei Monate Hilfswerk Ludwigshafen a. Rh. Ein vorläufiger Rechenschaftsbericht*, p. 100.

206 Vgl. Traueransprache Oberregierungspräsident Böglers auf dem Marktplatz in Ludwigshafen am 2. 8. 1948; vgl. Thiessen, *Eingebrannt*, S. 45; vgl. auch Molitor, *Lehren für den Verteidigungsfall*, S. 208.

»Volksgemeinschaft« Wirklichkeit werden lassen.²⁰⁷ Das narrative Konstrukt der »Schicksalsgemeinschaft« trug dem Wunsch nach übergreifender, harmonischer Gemeinschaft Rechnung und implizierte auf deren stützender Grundlage eine gewisse Duldsamkeit gegenüber tragischen Wendungen.²⁰⁸ Malte Thiessen beschreibt dies in seiner Arbeit über die Deutungen der Luftangriffe auf Hamburg treffend als »kollektivstiftende Katalysatoren« der Propaganda.²⁰⁹ Eine ähnliche vergesellschaftende Funktion wie den Bombennächten wurde vonseiten der Stadtverwaltung und der Landesregierung auch dem Unglückstag von Ludwigshafen zugemessen. Diese Vorstellungen stellten nur bedingt die Lebensrealität der Betroffenen und Hinterbliebenen dar, die um ihren Lebensunterhalt bangen mussten oder dem Neid des sozialen Umfelds ob der finanziellen Hilfe des Hilfswerks ausgesetzt waren.²¹⁰ Zwar blieb das BASF-Werk als Faktor im Leben der Ludwigshafener Arbeiterschaft bestehen, von Zusammenrücken und Gemeinschaft konnte aber nicht uneingeschränkt gesprochen werden, wenngleich deren Beschwörung auch ein positives Selbstbild für die Ludwigshafener Bevölkerung anbieten konnte.

Zugrunde lag der gemeinschaftszentrierenden Lesart, dass die Fabrik Dreh- und Angelpunkt des Lebens und auch des Sterbens der in ihr arbeitenden Menschen war – und das auch weiterhin sein würde. Verbunden waren sie dieser Lesart zufolge durch gemeinsame Ziele, gemeinsame Arbeit, geteilte Erfahrungen, und nicht zuletzt die Fabrik als gemeinsamen Faktor. An diese banden sich die Menschen und damit auch an ihr Geschick, was sie zu ihrem Wohl oder auch zu ihrem Nachteil teilten. Auch, oder gerade im Tode, so unterstrich der Oberregierungspräsident der Pfalz, Franz Bögler, in mehreren Ansprachen und Reden, manifestiere sich eine »Schicksalsgemeinschaft«, deren Heil oder Verderben zu einem nicht geringen Teil von Technik abhängig sei. Die Zusammengehörigkeit reichte in dieser Logik über den Tod hinaus. Diese Schlüsse lagen insofern noch näher, als die Stadtgeschichte Ludwigshafens zu einem Gutteil von der Ansiedlung der Fabriken bedingt

207 Vgl. Thiessen, *Eingebrannt*, S. 45.

208 Zur zentralen Bedeutung des Volksgemeinschaftsgedankens als gesellschaftliche Utopie und Wunschvorstellung vgl. Thomas Mergel, *Führer, Volksgemeinschaft und Maschine. Politische Erwartungsstrukturen in der Weimarer Republik und dem Nationalsozialismus*, in: *Geschichte und Gesellschaft* (2005) [= Sonderheft 21, *Politische Kulturgeschichte der Zwischenkriegszeit 1918-1939*], S. 91-127, hier S. 98-99.

209 Thiessen, *Eingebrannt*, S. 46.

210 An mehreren Stellen wird dieser Neid und das Misstrauen gegenüber den Witwen deutlich, so zum Beispiel in *Leben und Kampf der Anilin-Arbeiter*. Nur im Frieden kann ein besseres Leben erkämpft werden, in: *Unser Tag*, 18. II. 1950, S. 3. Die kommunistischen Zeitungen thematisierten individuelle Probleme und Situationen sehr viel deutlicher als andere.

war. Bögler brachte diese Ansicht in seiner Traueransprache auf dem Ludwigs-hafener Marktplatz zum Ausdruck:

Und wie sie nebeneinander und miteinander gehofft und gebangt, wie sie nebeneinander gewirkt und gestrebt haben, so sind sie auch gestorben. [...] Schicksalsgemeinschaft! Und daneben liegen viele Hunderte in Schmerzen auf ihrem Lager und suchen Heilung von ihren Wunden. Heroen des Alltags! Opfer des Berufs! Opfer der Arbeit!²¹¹

Die Deutung des Ereignisses und seiner individuellen Folgen als Schicksal wies über die Einzelverantwortung des einzelnen Menschen hinaus und fand seinen Bezugspunkt in einer Art metaphysischer Vorbestimmung, die aber nicht notwendigerweise religiöser Natur sein musste.²¹² Sie verortete die Katastrophe und ihre Ursachen damit in der Sphäre des Unverfügbaren, des Unvorhersehbaren und Unkontrollierbaren und entkoppelte sie so vom naturwissenschaftlichen Anspruch, berechenbare Ursachen angeben zu wollen.²¹³ Das Schicksal kam dort zum Tragen, wo naturwissenschaftliche Ansätze keine eindeutigen Antworten geben konnten oder sollten. Das Schicksal war in Franziska Rehlinghaus' Worten »der letzte Rest des Unerklärbaren, das so auch immer das Unverfügbare bleibt«.²¹⁴ Schicksal war im Verständnis des 19. und des Beginns des 20. Jahrhunderts zudem etwas »Hervorgebrachtes«, etwas, das aus den Bindungen des Menschen entstand.²¹⁵ Aus der Einbindung der Arbeiter in die BASF-Werke resultierte ihr Schicksal, durch sie war sie vorbestimmt und doch nicht vorhersehbar. Oberregierungspräsident Bögler drückte dies in seinen einleitenden Worten im Gedenkbuch für die Explosionskatastrophe aus:

Die Explosionskatastrophe zeigte erneut die schicksalhafte Verbundenheit der Anilinfabrik mit der Stadt Ludwigshafen. So wie beide miteinander wuchsen, so sind sie beide heute noch auf das engste miteinander ver-

211 Traueransprache Oberregierungspräsident Bögler auf dem Marktplatz in Ludwigshafen am 2. 8. 1948.

212 Franziska Rehlinghaus untersucht die Auseinandersetzung der Naturwissenschaften und Psychoanalyse mit der Dialektik von Vorbestimmtheit und Freiheit des Menschen im Zusammenhang mit dem Schicksalsbegriff bis zum Ersten Weltkrieg. Die in dieser Arbeit angestellten Überlegungen zur Bedeutung des Schicksalsbegriffs knüpfen an Rehlinghaus' Studie an. Vgl. Rehlinghaus, *Semantiken des Schicksals*.

213 Zum Schicksalsbegriff in den Naturwissenschaften vgl. ebd., S. 410-411.

214 Ebd., S. 414.

215 Vgl. ebd.

knüpft. Der Aufstieg der Fabrik bedeutete Aufstieg der Stadt. Sie gab das Brot, aber auch oft genug Not.²¹⁶

Technik, so hatten sowohl der Bürgermeister als auch der Oberregierungspräsident deutlich gemacht, war nicht bis ins Letzte kontrollierbar, und das Schicksal, das von ihr abhängig war, war es folglich ebenso wenig. Die Arbeiter gingen einen riskanten Pakt ein: Sie mussten die Möglichkeit akzeptieren, bei einer Katastrophe verletzt oder getötet zu werden. Unfälle wurden auf diese Weise normalisiert, eine allgemein bekannte, menschlich unverschuldete Grundgefahr vorausgesetzt. Andererseits bekamen sie aber, und dies besaß eine sehr viel höhere Wahrscheinlichkeit, die Möglichkeit, in den Werken ihr Auskommen zu finden und ihre Familien zu ernähren.

Bemerkenswerterweise entsprach diese Vorstellung von der Verschmelzung sowohl des/der einzelnen ArbeiterIn als auch der gesamten Stadt Ludwigshafen mit dem Werk den dystopischen Vorstellungen Charlie Chaplins oder verschiedener Technikphilosophen: Die Integration des Menschen in Fabriken und Maschinen besaß sowohl in Chaplins Film *Modern Times* als auch in Max Horkheimers 1947 veröffentlichtem Buch *Zur Kritik der instrumentellen Vernunft* Bedrohungspotential, da sie den Wesenskern des Menschen verändern konnte. Was die lokalen Politiker in Ludwigshafen als gemeinschaftsstiftend und zukunftsweisend begriffen, barg in der Deutung der geistig-philosophischen Eliten des 20. Jahrhunderts nichts Geringeres als die Gefahr der Instrumentalisierung des Menschen und des Verlusts der Menschlichkeit.²¹⁷ Außer der Technik bliebe dem Menschen nichts im Leben. Die alltagsnahe Verknüpfung des Werkes mit der Existenz der Ludwigshafener Bevölkerung war in dieser Situation aber offensichtlich pragmatischer und naheliegender als zivilisationskritische Ideen. Insofern wurde die Explosion an keiner Stelle als Menetekel der Unbeherrschbarkeit der Technik interpretiert. Die in Ludwigshafen dargelegte Verknüpfung der Fabrik mit dem Schicksal des Einzelnen aber machte gelegentliche Verluste zumindest in überindividueller Perspektive legitim: Eingebunden in Werk und Gemeinschaft kamen dessen Erträge der Gemeinschaft und so auch dem Einzelnen zugute. Dies geschah aber unter der Voraussetzung, dass der Einzelne auch

216 Entwurf für das Vorwort im Gedenkbuch Explosionskatastrophe von Oberregierungspräsident Bögler, LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 218.

217 Vgl. Charlie Chaplin, *Modern Times*, United Artists 1936. Diese pessimistische Sichtweise fand beispielsweise Ausdruck in Lewis Mumfords Idee der Megamaschine: vgl. Lewis Mumford, *Technics and Civilization*, New York (NY) 1934. Sie setzte sich über den Verlauf des 20. Jahrhunderts fort. Vgl. Max Horkheimer, *Zur Kritik der instrumentellen Vernunft*. Aus den Vorträgen und Aufzeichnungen seit Kriegsende, Frankfurt a. M. 1974, S. 13.

bereit war, etwaige Misserfolge und Katastrophen zu erdulden. Tragfähig machte dies die Idee der Gemeinschaft und einer regelrechten Partnerschaft zwischen den Ludwigshafenern und dem Werk. Katastrophenfolgen wurden in diesem Zusammenhang als unabwendbare Bestimmung des Lebens gedeutet und insofern normalisiert. Zwar war sie tragisch für die Betroffenen, aber das Deutungsschema blieb zumindest öffentlich unhinterfragt.

*»Staatsbegräbnis« für Unbekannte.
Öffentliche Trauer und Vereinnahmung der Todesopfer*

Wenig überraschend nutzen die Vertreter der französischen Militärregierung und des neuen rheinland-pfälzischen Landtages die Gelegenheit, sich symbolisch über den Gräbern der Toten der Katastrophe die Hand zu Freundschaft und Verbundenheit zu reichen.²¹⁸ Es waren sowohl Deutsche als auch zwei Vertreter der französischen Verwaltung der BASF ums Leben gekommen.²¹⁹ Beide Nationen konnten sich als in Trauer um die Toten geeint verstehen, Entsandte der anderen Besatzungszonen schlossen sich dem durch Kondolieren an. Die Toten selbst spielten dabei eine untergeordnete Rolle, und auch der Platz der Hinterbliebenen war der der still Trauernden. In erster Linie trug die Trauerfeier den Charakter einer politischen Veranstaltung. Die BASF behauptete ihre lokale soziale Vormachtstellung, sodass weniger um die individuellen Toten, sondern vorrangig um die Verunglückten in ihrer Rolle als ArbeiterInnen der BASF getrauert wurde.

Aufgrund der Tatsache, dass kein Verschulden, sondern das Walten des Schicksals als ursächlich festgestellt wurde, konnte Trauer um alle Toten der Katastrophe unabhängig von der Staatsangehörigkeit geteilt werden. Man hatte vonseiten des Landes Rheinland-Pfalz ein »Staatsbegräbnis« für die Toten angeordnet, was in diesem Fall eine aufwändig gestaltete, zweiteilige Begräbnisfeierlichkeit mit staatstragenden Gästen bedeutete. Staatsbegräbnisse waren in der ein Jahr später gegründeten Bundesrepublik bedeutenden politischen Persönlichkeiten vorbehalten.²²⁰ Dies trug zwar der Schwere des Unglücks Rechnung, war zugleich aber auch eine Machtgeste, mit der wiederum die Fürsorge der deutschen und alliierten Regierungen unter Beweis gestellt werden sollte. Im Vordergrund der Veranstaltung standen politische

218 Ansprache des Oberbürgermeisters Bauer, Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein am 1. 8. 1948, p. 28 v.

219 Vgl. ebd.

220 Vgl. hierzu die Website des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat, [<https://www.protokoll-inland.de/Webs/PI/DE/staatsakte/trauerstaatsakte/staatliches-trauern/staatliches-trauern-im-wandel-der-zeiten-node.html>], letzter Zugriff am 5. 10. 2021.

Würdenträger wie General Koenig und mehrere deutsche Ministerpräsidenten, die vor dem Hintergrund der Katastrophe und des Kriegsendes gleichermaßen Versöhnung, Verständigung und geteiltes Mitgefühl in Szene setzten. Diese Aufführung der Trauer auf dem Marktplatz war trotz ihres öffentlichen Charakters nicht inhaltslos, worauf bereits hinlänglich in der Forschung zur symbolischen Kommunikation hingewiesen worden ist – vielmehr zelebrierte man ebenjene versöhnlichen Vorgänge und brachte sie öffentlich sichtbar zum Ausdruck.²²¹ Darüber hinaus setzte man sich, wie bereits bei den Rettungsvorgängen sichtbar geworden war, als zuständige Instanz in Szene, die der Bevölkerung Zuwendung und Mitgefühl vermitteln musste. Zugleich verwiesen die Redner des Tages auf zukünftige Perspektiven und beschworen einen ungebrochenen Aufbauwillen.²²²

Die Toten selbst dienten eher als Anlass für diese Veranstaltung und gaben ihr als homogene Gruppe einen Rahmen. Die »Schicksalsgemeinschaft«, die gemeinsam im Sammelgrab auf dem Ludwigshafener Friedhof beigesetzt wurde, zählte jedoch nur 59 der zum damaligen Zeitpunkt 181 feststehenden Todesopfer und war aufgrund der sommerlichen Temperaturen bereits zwei Tage zuvor beerdigt worden.²²³ Die übrigen Toten waren aus verschiedenen Gründen anderswo bestattet worden, waren nicht identifizierbar oder nicht auffindbar.²²⁴ Diese Details aber fanden weder in den Ansprachen noch in den Zeitungsberichten Erwähnung. Ebenso kam nicht zur Sprache, dass am Ort des »Ehrenfeldes« bereits wenige Jahre zuvor die Toten der Explosion von 1943 in einem Massengrab bestattet worden waren. Dies berichtete 1968 die *Rhein-Neckar-Zeitung*, allerdings ohne zu problematisieren, dass es sich bei den Toten in der größeren Zahl um sogenannte »Fremdarbeiter« handelte – also um Zwangsarbeiter des Zweiten Weltkrieges.²²⁵ Neben einem Massengrab

221 Symbolische Kommunikation ist vor allem ein Thema der Mittelalter- und Frühneuzeit-Forschung. Dennoch scheint die symbolische Kommunikation zwischen PolitikerInnen auch hinsichtlich der Repräsentation von Gefühlen nicht weniger wichtig. Dies ist beispielsweise im Zusammenhang mit Staatsbesuchen denkbar. Der epochenübergreifende Sammelband »Die Ankunft des Anderen« zeigt den Weiterbestand symbolischer Kommunikation exemplarisch auf: Susann Baller, *Die Ankunft des Anderen. Repräsentation sozialer und politischer Ordnungen in Empfangszeremonien*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2008.

222 Vgl. Gesamtbericht über das Explosionsunglück in der BASF in Ludwigshafen der Polizeidirektion Ludwigshafen vom 4. 8. 1948, in: LA Speyer, Best. V 52 Nr. 90, o. P.

223 Vgl. Fernspruch des Polizeidirektor Stallmann, Ludwigshafen an Gendarmerie Rat Knussmann am 30. 7. 1948, 15.10 Uhr, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.

224 Vgl. Fernspruch des Polizeidirektoriums Ludwigshafen an Polizeimeister Schier, am 3. 8. 1948, 9.30 Uhr, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.

225 Vgl. Die Toten von damals sind noch nicht vergessen, in: *Rhein-Neckar-Zeitung* vom 27. 7. 68, in: UA BASF, PB A.8.3.5./10. Dass die Gräber dicht beieinander

für verunglückte Zwangsarbeiter fand fünf Jahre später ein »Staatsbegräbnis« für auf ähnliche Weise verunglückte deutsche Arbeiter an einem »Gemeinschaftsgrab« statt. Dieses Detail oder seine symbolischen Implikationen wurden 1948 nicht thematisiert.

Dieser zweite Teil der Trauerfeierlichkeiten fiel kleiner aus als die Trauerfeier auf dem Marktplatz.²²⁶ Das Ritual des Abschieds von den Toten bei dieser Veranstaltung war nach ihrer Aneignung zweitrangig. Sie wurden repräsentativ für alle Todesopfer beigesetzt. Die »Gemeinschaftsruhestätte« unterstrich die zuvor bereits besprochene Deutung der Zugehörigkeit der Toten zu denjenigen, die ihr Schicksal an die BASF gebunden hatten. Auch im Tod sollte diese Zugehörigkeit zu Werk und Kollegen nicht enden und wurde über Individualität und Familienzugehörigkeiten gestellt. Zwar stammten viele der Toten aus Ludwigshafen, doch gab es auch eine Anzahl an Pendlern aus dem fernerem Umland, die teils nur an den Wochenenden nach Hause gereist waren.²²⁷ Die Beisetzung im Sammelgrab hatte für die Hinterbliebenen einen Vorteil: Das Hilfswerk übernahm die Unterhaltskosten für diese Grabstätte, weshalb es sogar zur Umbettung eines Toten auf den Hauptfriedhof kam.²²⁸ Auch war die Bestattung in einem Sammelgrab sicherlich ein finanzieller Vorteil auf Seiten der Verwaltung, wenngleich man sich um dessen Trägerschaft erst nach den Feierlichkeiten nähere Gedanken gemacht zu haben scheint, da es sich hier um ein von der Landesregierung explizit angeordnetes »Staatsbegräbnis« handelte.²²⁹ Auch in diesem Punkt zeigen sich Parallelen zu den Praktiken des Luftkrieges: Im Falle sehr vieler Tode wurden die Toten, wenn auch zumeist aus Materialnot, ebenfalls häufig in Sammelgräbern bestattet.²³⁰

Offiziell galten die Toten als Opfer der Katastrophe und wurden in erster Linie als ArbeiterInnen der BASF betrauert. Diese Zuordnung prägte das Totengedenken maßgeblich und beanspruchte organisatorische Zuständigkeiten. Begraben wurden die Toten als Zugehörige der BASF, andere gesellschaftliche oder familiäre Rollen wurden dadurch nebensächlich. Die

liegen, zeigt: 25. Jahrestag des Explosionsunglücks am 28. Juli 1948, Bericht über Zustand der Gräber und Vorbereitung zum Jahrestag, 17. 5. 1973, in: UA BASF PB A.8.3.5./10.

226 Vgl. Bericht der Inspektion der Ordnungspolizei an die Provinzialregierung der Pfalz vom 3. 8. 1948 über den Verlauf der kirchl. Trauerfeierlichkeiten auf dem Hauptfriedhof Ludwigshafen am Rhein, in: LHA Koblenz, Best. 880 Nr. 1717, o. P.

227 Vgl. Kartenverzeichnis über die Herkunft der Toten im offiziellen Fotoalbum mit Bildern der Explosionsfolgen, in: LHA Koblenz, Best. 700, 169, Nr. 84, S. 139.

228 Vgl. Vermerk über die Schluß-Sitzung des Landeshilfsausschuss am 23. 6. 1949, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 357.

229 Vgl. Vermerk über die 3. Sitzung des Finanzausschusses am 17. 9. 1949, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98a, p. 87-91, hier p. 91.

230 Vgl. Süß, Tod aus der Luft, S. 442-443.

BASF zeigte hier ihre Fürsorge. Was der Verlust für die Familien jenseits der ökonomischen Seite bedeutete, fand, wenn überhaupt, in pauschalen Mutmaßungen Erwähnung.²³¹ Auf die Ausgestaltung der Feierlichkeiten hatten die Hinterbliebenen keinen Einfluss, sondern sie waren Gäste, denen man Plätze am Grab zuwies.

Mit dem Ende der Trauerfeier war auch der gedankliche Abschluss der Katastrophe gekommen. Zwar galt es weiterhin für Invaliden und Hinterbliebene zu sorgen, doch die Trauerzeit ging vorbei. Der politische Alltag war allein durch eine Ansprache und eine Schweigeminute im Parlament unterbrochen worden.²³² Die wenigen sichtbaren Zeichen im öffentlichen Raum, das Verbot von Lustbarkeiten oder die Trauerbeflaggung endeten wenig später. Die Katastrophe war vorüber und das Leben ging weiter.

Besonders deutlich zeichnete sich bei dieser Trauerveranstaltung die übliche diskursive Hoheit der Regierungen und der BASF ab, die sowohl die Toten als Gruppe vereinnahmten als auch die Hinterbliebenen in passiver Rolle beließen. Dies trug dazu bei, abschließende Worte und zukunftsweisende Prognosen stark zu machen, die aus dieser Perspektive sichtbarer waren als aus der der Geschädigten.

2.4 Der Folgen Herr werden

Die in der Forschung bereits beschriebene relative Unsichtbarkeit und die inferiore Stellung von »Opfern« beziehungsweise Betroffenen im Allgemeinen wurden auch im Hinblick auf die Hilfsleistungen deutlich. In erster Linie handelte es sich dabei um materielle und finanzielle Unterstützung für Privatpersonen, in zweiter Instanz profitierten allerdings auch Unternehmen davon. Wirtschaftliche Hilfen stabilisierten die lokalen Strukturen und waren daher geeignet, zu einer allgemeinen politischen Stabilisierung beizutragen.

Der Ausgleich von Sachschäden und Helfen als politische Stabilisierungsmaßnahme

Die Hilfe, die in Ludwigshafen als am dringlichsten eingestuft wurde, bestand aus Maßnahmen auf zwei Ebenen. Erstens bedeutete eine längerfristige Zukunftssicherung für die Hinterbliebenen und Invaliden aus der Perspektive

231 Ansprache des Oberbürgermeisters Bauer, in: Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein, 1. 8. 1948, p. 28 v.

232 Vgl. ebd.

der Landesregierung und Stadtverwaltung, dass diese durch ein Mindestmaß an monatlichem Einkommen abgesichert waren und unabhängig von den Wohlfahrtsorganisationen leben konnten. Für die Hinterbliebenen war zwar durch die Hinterbliebenenrente gesorgt, doch fiel diese gering aus, sodass man unter den Witwen, Waisen und anderen finanziell Abhängigen eine finanzielle Notlage und in der Folge weiteres Elend befürchtete.²³³

Zweitens waren massive Sachschäden an Wohnhäusern und Hausrat außerhalb des Werksgeländes entstanden, die behoben werden mussten. Aufgrund der Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes haftete die BASF weder für diese Schäden noch für die Versorgung Invaliden oder finanziell abhängiger Hinterbliebener der Toten. Dafür war die Frage nach einem Verschulden seitens der BASF, also der Werksleitung oder eines Betriebsangehörigen, von entscheidender Bedeutung. Mit der Feststellung des Parlamentarischen Ausschusses, dass kein Verschulden in Frage kam, entfiel die Haftung für Versorgung und Sachschäden außerhalb des Werksgeländes für die BASF.²³⁴ Somit bestand das Problem der Schadensbehebung für die Geschädigten, ohne einen Anspruch auf Schadensersatz seitens des Unternehmens.²³⁵ Für die Versorgung der Geschädigten kamen die Unfallversicherungen und die Berufsgenossenschaft auf.²³⁶ Für die Sachschäden kamen persönliche Versicherungen der Geschädigten infrage, die allerdings nicht jeder von ihnen zuvor abgeschlossen hatte.²³⁷ Besonders stark hatte die Explosion Personen mit geringem Einkommen getroffen. In den Siedlungen um das Werk herum waren vor allem Arbeiter beheimatet. Insofern besaß die Katastrophe einen »sozialen«, oder besser einkommensabhängigen Faktor.

Aus diesen Gründen wurde das sogenannte Hilfswerk Ludwigshafen noch vor der Klärung der Haftungsfrage gegründet, um rasche Abhilfe zu schaffen. Bereits bei der Explosionskatastrophe 1921 hatte man sich auf die

233 Nach §§ 586 ff. bezogen hinterbliebene Witwen und minderjährige Kinder eine Hinterbliebenenrente. Vgl. Schreiben der Berufsgenossenschaft der Chemischen Industrie an das Amtsgericht Ludwigshafen vom 11. 7. 1951, in: LA Speyer, Best. J 28 Nr. 2890, p. 2.

234 Vgl. Zusammenfassung dreier Rechtsgutachten zur Haftung der BASF für die durch die Explosion am 28. 7. 48 verursachten Personen- und Sachschäden. 17. 2. 1949, in: UA BASF, B4 663.

235 Zu den »Härtefällen« vgl. UA BASF, B4 1591; vgl. Antwort auf Entschädigungsanfragen, in: UA BASF B4 1591.

236 Dies entsprach der rechtlichen Regelung. Vgl. Schreiben der Allgemeinen Ortskrankenkasse Ludwigshafen am Rhein an das Hilfswerk Ludwigshafen vom 16. 11. 1948, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr 98a, p. 193. Es geht auch noch einmal deutlich aus folgendem Schreiben hervor: Schreiben der BASF an M. Thiallet, Französische Administration vom 25. 8. 1948, in: UA BASF B4 1611.

237 Dies geht aus einer öffentlichen Bekanntmachung des Oberbürgermeisters hervor: Öffentliche Bekanntmachung vom 17. 8. 1948, in: UA BASF B4 1611.

koordinierende Wirkung eines Hilfswerks verlassen und dies in guter Erinnerung behalten.²³⁸ Das Hilfswerk, dessen Aufsicht ein Gremium aus Mitgliedern der Landesregierung, der Stadtverwaltung und des Landkreises, je einem Vertreter der BASF-Werksleitung und des Betriebsrats sowie Vertretern der örtlichen privaten und kirchlichen Hilfsorganisationen übernahm, vereinigte alle gesammelten Spenden, verwaltete sie und entschied über ihre Verwendung.²³⁹ Die Geldspenden stammten von mehreren Bundesländern der Westzone, privaten Geldsammlungen und Spenden von Unternehmen – auch der BASF – oder Organisationen sowie aus einem Sonderbriefmarkenverkauf.²⁴⁰ Den Vorsitz übernahm aufgrund der »politischen Bedeutung« der Katastrophe Ministerpräsident Peter Altmeier persönlich.²⁴¹ Mittels dieser Hilfsleistungen sollte verhindert werden, dass die Betroffenen auf lange Sicht den Wohlfahrtsorganisationen »zur Last« fielen, die bereits Flüchtlinge und Vertriebene aus den Ostgebieten Deutschlands zu unterstützen hatten.²⁴² In der jüngsten Vergangenheit hatte es bereits Sammlungen des Sozialen Hilfswerks zu Gunsten der Vertriebenen gegeben. Bei der Sammlung für die Explosionsopfer wurden jedoch deutlich mehr Einnahmen erwartet, da es sich nicht um »Fremde«, sondern um PfälzerInnen handelte, die ihr Hab und Gut und nicht selten ihre Gesundheit oder ein Familienmitglied eingebüßt hatten.²⁴³ Einmal mehr wurde die Bevölkerung der Pfalz also dazu aufgerufen, Solidarität mit ihren Landsmännern und -frauen zu beweisen, um so den eigenen persönlichen Wert unter Beweis zu stellen und für die Hinterbliebenen derjenigen, die als »Opfer des Berufs« gestorben waren, wiederum ein materielles oder finanzielles Opfer (*sacrificium*) darzubringen.²⁴⁴ Die mediale Aufmerksamkeit, die über die deutschen Gebiete hinausreichte,

238 Vgl. Ansprache des Oberregierungspräsidenten Bögler, Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein, 1.8.1948, in: LA Speyer, H 134 Nr. 98a, p. 32v.

239 Vgl. Protokoll der 88. Ministerialsitzung vom 5.8.1948, in: Heinz-Günther Borck (Hrsg.), Die Protokolle des Ministerrats von Rheinland-Pfalz. Provisorische Regierung Boden und Erste Regierung Altmeier, 1.-109. Ministerratssitzung (2.12.1946-29.12.1948) [= Veröffentlichungen des Landesarchivverwaltung Rheinland-Pfalz, Sonderreihe Ministerratsprotokolle, Bd.1.], Koblenz 2007, S. 659-665, hier S. 662.

240 Vgl. Finanzbericht des Hilfswerks Ludwigshafen nach dem Stand vom 15.2.1949, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 252.

241 Protokoll der 88. Ministerialsitzung vom 5.8.1948, S. 661.

242 Vgl. Bericht über 3 ½ Jahre Soziales Hilfswerk der Pfalz, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 308-313.

243 Ansprache des Oberregierungspräsidenten Bögler, Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein am 1.8.1948, in: LA Speyer, H 134 Nr. 98, p. 30. Zur Opferkonkurrenz und zur Deklassierung und Isolation der Vertriebenen siehe Kossert, Kalte Heimat.

244 Vgl. Münkler, Fischer, Nothing to kill or die for, S. 345.

mobilierte unverhofft auch Geld-, Medikamenten- und Nahrungsmittelspenden aus dem Ausland, wie beispielsweise aus der Türkei.²⁴⁵ Beileidstelegramme aus verschiedenen Ländern belegen, dass die Nachricht vom Unglück auch das Ausland erreicht hatte. Dennoch blieb die Bewältigung der Folgen weitgehend eine Angelegenheit der Deutschen und der westlichen Besatzungsmächte.

Um den anfallenden Katastrophenfolgen zu begegnen, ging man entsprechend den oben skizzierten Ebenen in zwei Schritten vor: Zunächst wurden die materiellen Schäden erfasst. Um Gebäudeschäden zu beheben, bot die Stadtverwaltung Ludwigshafen eine straßenweise zentral vorgenommene Reparatur an, für welche die Ansprüche an bestehende Versicherungsleistungen aus privaten Hausratsversicherungen an die Stadt abgetreten werden mussten.²⁴⁶ Wer keine Versicherung besaß, musste mit eigenen Mitteln dafür aufkommen oder die Schäden selbst beheben.²⁴⁷ So stellte man die rasche Wiederherstellung von Wohnraum sicher. Dass der BASF keine rechtliche Verpflichtung zum Schadensersatz zukam, stieß bei manchen Geschädigten auf Unverständnis. Einige waren auf Sachschäden trotz Zuwendungen durch das Hilfswerk sitzen geblieben, woraufhin sie sich an die BASF wandten. Die Zahl der derart Betroffenen ist nicht abzuschätzen. Deutlich wird aber aus verschiedenen Zuschriften, dass diese die Katastrophe nicht als unabhängigen Schicksalsschlag oder als Racheakt der Natur ansahen, sondern sie als »Ihre [der BASF, A. d. A.] Explosion« bezeichneten und Schadensersatz verlangten.²⁴⁸ Diese Forderungen wies die BASF in der Regel mit einem standardisierten Schreiben ab, das auf das Ergebnis des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses verwies, ohne allerdings die haftungsrechtlichen Implikationen zu erläutern.²⁴⁹ In einigen Härtefällen zeigte sich die BASF nicht unwillig, diesen abzuhelpfen, konnte dies aber nicht, wie zwischenzeitlich angedacht, über eine Zahlung

245 Die Rheinpfalz vom 9. 9. 1948, S. 2; Die Wochenpost vom 24. 7. 1949, S. 8.

246 Eine Regulierungskommission war dafür verantwortlich, die verschiedenen Versicherer und deren Verpflichtungen aufeinander abzustimmen, damit die entsprechenden Summen schließlich zur Auszahlung kommen konnten. Dieser Prozess zog sich über zwei Jahre lang hin. Vgl. Gerling-Konzern Allgemeine Versicherungs- und Aktiengesellschaft, Schreiben an alle beteiligten Gesellschaften, Betreffend Explosions- und Brandschaden der badischen Anilin und Soda-Fabrik, Entschädigung für Arbeiter- und Angestellten-Eigentum, vom 23. 12. 1950, in: UA BASF, PB A.8.3.5./8.

247 Öffentliche Bekanntmachung von Oberbürgermeister Bauer, 17. 8. 1948, UA BASF, B4 1611.

248 Vgl. Schreiben des Arztes Schröder aus Mannheim vom 28. 3. 1949 an die BASF, Betr. Schaden durch die Explosion am 28. 7. 48, UA BASF, B4 1591.

249 Vgl. Antworten auf Anfragen wegen Sachschäden, in: UA BASF, B4 1591.

über eine unbeteiligte Stiftung ausführen, da die beteiligten Versicherungsgesellschaften Bedenken hatten, dass dies bei Bekanntwerden Begehrlichkeiten bei weiteren Personen wecken könnte.²⁵⁰

Nicht nur Gebäudeschäden waren ein Problem für die Ludwigshafener und teilweise auch Mannheimer Bevölkerung. Als vom Hilfswerksgrremium unmittelbar notwendig erachtetes Inventar, wie Betten und Kücheneinrichtung, wurde zu einem bestimmten Prozentsatz pauschal aus den Mitteln des Hilfswerkes ersetzt.²⁵¹ Anderes, beispielsweise Gardinen oder Kunstgegenstände, sollte nicht darunterfallen.²⁵² Was als lebensnotwendig galt, konnte das Hilfswerk festlegen; es besaß die Entscheidungsfreiheit über die tatsächliche Zuteilung. Die Erhebung und Genehmigung des Bedarfs erfolgte über ein Merkblatt und orientierte sich offenbar an der Ausstellung von Lebensmittelmarken.²⁵³ Zudem sollten Arbeiter, die nicht von der BASF angestellt gewesen waren und am Tag der Explosion dort tätig waren, Lohnfortzahlungen auf dem Niveau der Arbeiter bzw. der Angestellten bekommen. Anschließend sollte sich eine längerfristige Unterstützung von Betroffenen, die sie vor der Verarmung schützen sollte.²⁵⁴

Hilfe war fast ausschließlich im Gewand der materiellen und finanziellen Unterstützung denkbar. Dies besaß zudem den Vorteil, dass finanzieller Bedarf nach einiger Zeit zu überblicken war, die Katastrophenfolgen also in der Form rationaler Zahlen abbildbar waren. Indem nur materielle und körperliche Schäden bzw. deren finanzieller Bedarf anerkannt wurden, war auch ein »Gesamtschaden« erkennbar. Damit wurde der Bedarf an kurz- und längerfristigen Hilfsleistungen absehbar. Die Katastrophe erhielt dadurch zeitliche Konturen, da diese Schäden zu beseitigen und längerfristige Unterstützungen einzurichten waren, über die nicht ständig neu nachgedacht werden musste. Geldleistungen bzw. deren Generierung und Verteilung waren darüber hinaus Vehikel, um Zuwendung zu den Geschädigten zu zeigen. Praktische und emotionale Funktionen flossen so zusammen. Die tatsächlichen Effekte dieser Hilfen wurden jedoch für Privatpersonen kaum überprüft. Die Frage, ob und inwiefern sich Folgeprobleme ergaben, wurde nicht erlassen und war

250 Vgl. Schreiben Gerling-Konzern Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft an Badische Anilin- und Sodafabrik, 9. 8. 49, in: UA BASF, B4 1591.

251 Vgl. Merkblatt für Geschädigte der Explosionskatastrophe in der BASF vom 28. 7. 1948, ausgegeben von der Landesregierung Rheinland-Pfalz, in: StA Ludwigshafen LuN 2476, o. P.

252 Vgl. Vermerk über die Schluß-Sitzung des Landeshilfsausschusses am 23. 6. 1949, p. 359 v.; vgl. auch Merkblatt für Geschädigte der Explosionskatastrophe.

253 Vgl. ebd.

254 Vgl. Vermerk über die 2. Sitzung des Finanzausschusses am 6. 9. 1948 im Sitzungssaal im Bau I der BASF vom 9. 9. 1948, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98, p. 70.

nicht Teil der Hilfeleistung. Der Erfolg ergab sich offenbar daraus, dass die einzelnen Haushalte ohne weitere Zuwendungen bestehen konnten, und so diente die Hilfe auch zur Aufrechterhaltung familiärer Funktionsfähigkeit.²⁵⁵

Die Hilfsaktion hatte weiterhin zum Ziel, die politische und wirtschaftliche Stabilität Ludwigshafens bzw. der Pfalz zu wahren. Letztlich leistete die Hilfe für die Katastrophenopfer einen Beitrag zur Legitimierung der neuen Landesregierung und zur allgemeinen politischen Stabilisierung. Rheinland-Pfalz war 1946 als letztes westliches Bundesland auf Befehl der französischen Militärregierung gegründet worden, was komplizierte politische Konsolidierungsprozesse nach sich gezogen hatte.²⁵⁶ Die deutschen Landesregierungen, insbesondere die rheinland-pfälzische Landesregierung, waren 1948 noch nicht lange im Amt. Schnell zu helfen war notwendig, wie Oberregierungspräsident Bögler in einer ersten Ansprache nach dem Unglück betonte, um das Vertrauen der BürgerInnen zu gewinnen und zu festigen.²⁵⁷ Die Landesregierung und die Verwaltungsstrukturen mussten sich in dieser Situation bewähren. Die allgemeine Notlage in der Bevölkerung sollte durch das Unglück nicht weiter verschärft und damit die wirtschaftliche und sozialpolitische Lage²⁵⁸ nicht destabilisiert werden. Dies entsprach sowohl der Hoffnung, politische Stabilität durch wirtschaftliche Stabilität herbeiführen zu können, als auch dem regierungsseitigen Fürsorgegedanken, auf dessen Grundlage Akzeptanz und Gefolgschaft der Bevölkerung aufbauten.²⁵⁹

Nach der Explosion im BASF-Werk bemühte sich außerdem die französische Militärregierung darum, der deutschen Bevölkerung in Ludwigshafen Hilfe

255 Zwar trugen Frauen nach dem Zweiten Weltkrieg durchschnittlich gesehen die »Hauptlast für die Versorgung der Familie«, die Traditionslinien, die Frauen eine Rolle als Ehefrau und Mutter zuwiesen, erwiesen sich dennoch als äußerst dominant. Zur »Familie zwischen Zerfall und Stabilisierung« vgl. Kleßmann, Die Doppelte Staatsgründung, S. 56-58; vgl. zur Stabilisierungsfunktion familiärer Strukturen auch Goltermann, Die Gesellschaft der Überlebenden, S. 128.

256 Vgl. Ordonance No 57, in: Journal Officiel du Commandant en Chef Français, 30.8.1946, DNB online: [[http://deposit.d-nb.de/cgi-bin/recht.pl?zeitung=jour offi&jahrgang=1946&ausgabe=035&seite=03700292&ansicht=3&bild=1&navigation=1&wahl=0&filename=.gif](http://deposit.d-nb.de/cgi-bin/recht.pl?zeitung=jour%20offi&jahrgang=1946&ausgabe=035&seite=03700292&ansicht=3&bild=1&navigation=1&wahl=0&filename=.gif)], letzter Zugriff am 6.1.2022.

257 Ansprache des Oberregierungspräsidenten Bögler, Niederschrift über die ausserordentliche Sitzung des Stadtrates Ludwigshafen am Rhein, 1.8.1948, p. 29v.

258 Indirekt wird deutlich, dass eine destabilisierende Wirkungen von Armut und Einquartierungen in Bezug auf die Vertriebenen befürchtet wurde. Siehe Kossert, Kalte Heimat.

259 Dies entspricht auf größerer Bühne den Grundideen des Marshall-Plans, durch dessen wirtschaftliche Hilfen die Stabilisierung Europas und die Abgrenzung zur Sowjetunion und zum Kommunismus geleistet werden sollten. Zwar ging es in Ludwigshafen nicht unmittelbar um die »Abwehr« des Kommunismus, doch zumindest der Gedanke der Stabilität durch Wirtschaftshilfen wurde deutlich.

zu leisten. General Kœnig stellte eine Spende von 50.000 DM für deutsche Familien bereit. Besonders hart getroffene Familien sollten daraus auf Anordnung Kœnigs 250 DM Soforthilfe erhalten. Die Verteilung überließ er der deutschen Verwaltung und der Direktion der BASF.²⁶⁰ Dies kann als Zeichen der Verständigung, des langsam einsetzenden Wandels der Besatzungspolitik und auch des Anspruchs auf Zuständigkeit für Fürsorge gedeutet werden. Jede Familie, die mit dieser Spende bedacht wurde, sollte dazu ein Schreiben erhalten, das »der betroffenen Familie deren Herkunft mitteilt«.²⁶¹

Hier zeigt sich – ebenso wie in Bezug auf die praktische Rettung der Geschädigten vor Ort –, dass die Position des Helfenden zugleich eine Machtposition darstellte und Zuständigkeit demonstrierte. Wer Hilfe gewährte, konnte bestimmen, unter welchen Bedingungen sie gewährt wurde, und besonders in der ohnehin bestehenden Notlage selbstständig Regeln aufstellen, die zu befolgen waren. Dies gelang jedoch nicht immer, wie eine Begebenheit im Zusammenhang mit der Sammlung von Spenden zeigt: Vor einem besonderen Problem stand das Hilfswerk, als es um die Annahme einer Spendensammlung aus der SBZ ging. Wie oben skizziert, waren von dort Vorwürfe und Anschuldigungen laut geworden, in der BASF seien V2-Raketen oder Kriegsmaterial gefertigt worden. Dennoch hatte man zugunsten der Arbeiter und Arbeiterinnen der BASF eine Sammlung veranstaltet, an dessen Übergabe die Vertreter des Freien Deutschen Gewerkschaftsbunds (FDGB) Bedingungen knüpfen wollten.²⁶² Das Werk, so die Bedingung, sollte in den allgemeinen Besitz der Arbeiter übergehen – eine Forderung, die auf der westlichen Seite nicht in Erwägung gezogen wurde. Insgesamt scheuten sich die Mitglieder des Hilfswerks, Hilfe aus der SBZ anzunehmen und damit eine gewisse Dankesschuldigkeit einzugehen.²⁶³ Mit dieser Schuldigkeit wäre eine moralische Schuld einhergegangen, deren Gegenleistung zur Tilgung in diesem Fall unklar war.²⁶⁴ Gegenüber dem FDGB wollte man offenbar keine unklaren Verpflichtungen eingehen. Angesichts der Notlage wollte man aber zugleich auch keine mögliche Unter-

260 Schreiben von Gouverneur André Brozen-Favereau im Auftrag General Kœnigs an Oberregierungspräsident Böglér vom 29. 7. 1948, in: LA Speyer, Best. V 52 Nr. 604, o. P.

261 Ebd.

262 Vgl. Protokoll über die am 4. August 1948 im Stadthaus »Wittelsbachstraße« auf Veranlassung des Oberbürgermeisters einberufene Sitzung zur Bildung einer Hilfsorganisation, in: StA Ludwigshafen LuN 2476, o. P.

263 Niederschrift über die Sitzung des Arbeitsausschusses am 13. 9. 1948 im Sitzungssaal der BASF, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98a, p. 78–86, hier p. 84.

264 Vgl. die Gedanken zur Logik des Schuldens von Slavoj Žižek, Ärger im Paradies. Vom Ende der Geschichte zum Ende des Kapitalismus, Frankfurt a. M. 2015, S. 68–73.

stützung ausschlagen. In diesem Zusammenhang zeigte sich ein Bewusstsein für die Blockbildung, die zwischen den beiden Westzonen auf der einen, freundlichen Seite und der negativ konnotierten SBZ auf der anderen, misstrauenbehafteten Seite unterschied.

Im Verlauf der sich hinziehenden Beratungen des Betriebsrats der BASF darüber, ob und wie die Spende vielleicht doch angenommen werden könne, ließ die FDGB von ihrer Forderung nach der Verstaatlichung der BASF aus nicht näher bekannten Gründen ab. So kam es zwei Jahre nach der Katastrophe schließlich zur Übereinkunft, die Spende in Form von Textilien in die französische Zone zu überführen. Die Vertreter des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes hatten sich für die Übergabe symbolische Handreichungen und die Anwesenheit eines Vertreters der rheinland-pfälzischen Regierung an einem Grenzübergang gewünscht, der die Geste der Verbrüderung der Arbeiter bezeugen und für den reibungslosen Grenzübergang der Spenden sorgen sollte. Allerdings, so die spätere Auskunft der Staatskanzlei, habe diese erst zwei Tage nach der Übergabe Notiz von der entsprechenden Einladung genommen und so den Übergabetermin leider verpasst.²⁶⁵ Ob dies tatsächlich ein Versehen war oder das Fernbleiben der rheinland-pfälzischen Regierungsvertreter kalkuliert geschah, lässt sich nicht abschließend beurteilen. In jedem Fall wurde der geplanten politischen Inszenierung der Spendenübergabe – in den Worten der Vertreter des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes eine »Solidaritätssendung« – seitens der rheinland-pfälzischen Landesregierung beabsichtigt oder unbeabsichtigt keine Rechnung getragen.²⁶⁶ Zugleich konnte die materielle Spende entgegengenommen und an die Empfänger verteilt werden. An einer Zusammenarbeit mit westlichen Gewerkschaften und den westdeutschen Arbeitern war der FDGB nicht nur im Zusammenhang mit der BASF-Katastrophe interessiert, im Zuge derer auch Erholungsangebote für Kinder und Erwachsene angeboten, aber von westlicher Seite nicht angenommen wurden.²⁶⁷ Angebote dieser Art, die selbstverständlich einen politischen Hintergrund und aus westlicher Sicht großes Potential für kommunistische Beeinflussung besaßen, gehörten bald zum Reaktionsrepertoire der DDR auf Katastrophen in der BRD, wie beispielsweise das Offerieren ähnlicher Erholungsplätze für die Betroffenen der Hamburger Sturmflut 1962 oder der

265 Schreiben der Staatskanzlei an den Betriebsratsvorsitzenden und Landtagsabgeordneten Lorenz, 15. 9. 1950, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1438, p. 385.

266 Schreiben des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes an den Betriebsratsvorsitzenden Lorenz am 25. 8. 1950, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1438, p. 379.

267 Vgl. Schreiben des Ministerpräsidenten der Pfalz an den Ministerpräsidenten des Landes Sachsen-Anhalt vom 17. 9. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1438, p. 299; Vgl. Niederschrift über die Sitzung des Sozialausschusses am 11. 8. 1948, in: StA Ludwigshafen, LuN 1493, o. P.

Bergwerkskatastrophe von Lengede zeigen.²⁶⁸ Die Ablehnung dieser Plätze bot der DDR-Presse Stoff für den Vorwurf bundesdeutscher Arroganz und der Vernachlässigung der Betroffenen durch die federführenden Politiker, sodass die Geschädigten ein zweites Mal zum Opfer kapitalistischer und menschenverachtender Politik würden.²⁶⁹ Auch auf diese Weise ließ sich die Katastrophe in die propagandistische Verunglimpfung der BRD nahtlos einfügen und die Opferfürsorge der DDR mit der BRD-Politik kontrastieren. Diese Angebote müssen im Zusammenhang mit dem Austausch zwischen dem FDGB und Urlaubs-, Studien- oder Jugendgruppen gesehen werden, die ab den 1970er Jahren durchgeführt wurden, um Austausch und Kontakte unterhalb der offiziellen Ebenen zu arrangieren.²⁷⁰ Zuvor schon eigneten sich Katastrophenopfer aus Sicht der Politik in der ostdeutschen Zone bereits 1948, aber auch im Verlauf der deutsch-deutschen Geschichte hierzu – und zugleich dazu, die DDR als menschenfreundlicher und opferzugewandter dazustellen als die BRD. Dies war bereits Grund genug, Katastrophen im eigenen Staatsgebiet nicht allzu stark an die Öffentlichkeit dringen zu lassen.

Für die westlichen Zonen und die Ostzone und später für die beiden deutschen Staaten galt gleichermaßen: Waren das Vertrauen und die Nutzung von Technik – vornehmlich Industrie, Transport und zunehmend auch Kommunikationstechnik – Voraussetzungen für den Glauben an Fortschritt und wirtschaftlichen Aufschwung, so musste auch das Versagen dieser Technik aufgefangen und legitimiert werden. Dies erfolgte einerseits durch die narrative Deutung und die Beanspruchung auf Deutungshoheit seitens der Vertreter der Industrie und Politik, aber auch durch materielle Hilfsleistungen, ohne die die Folgen von Unglücken in der risikoreichen technisierten Arbeits- oder Lebensumgebung nicht tragbar oder akzeptabel gewesen wären. Im Gefolge von wirtschaftlicher und sozialer Unsicherheit wurde politische Instabilität befürchtet. Diese Gedanken zeigten sich bereits in der Sozialgesetzgebung des späten 19. Jahrhunderts und in der Anlage des Reichshaftpflichtgesetzes von 1871, das allerdings für unverschuldete Schäden im Falle von Fabriken, Bergwerken u. a. nicht zur Haftung verpflichtete.²⁷¹ Analog dazu erforderten die Belastungen des technisierten Bombenkrieges eben-

268 Vgl. Hilfsangebot für Katastrophenopfer. FDGB und Volkssolidarität: Als erste Maßnahme 700 Erholungsplätze, in: Neues Deutschland vom 21. Februar 1962, S. 1 (Vgl. zu Lengede: Kapitel 3.4).

269 Vgl. Hilfsangebot brüsk abgelehnt. Katastrophenopfern wird Hilfe der Volkssolidarität vorenthalten, in: Neues Deutschland vom 28. Februar 1962, S. 2.

270 Zu dieser Form der Westarbeit vgl. Heike Amos, *Die SED-Deutschlandpolitik 1961 bis 1989. Ziele, Aktivitäten und Konflikte*, Göttingen 2015, S. 392–393, S. 396.

271 Zur sozialen Sicherung der Arbeiterschaft siehe der Überblick von Winfrid Halder, *Innenpolitik im Kaiserreich (1871–1914)*, Darmstadt 2003, S. 55–58.

falls einen legitimierenden Vorstoß der nationalsozialistischen Regimes, das mit dem Kriegsschädenrecht (KSR) von 1940 materielle Schäden aufzufangen und damit das Vertrauen der Bevölkerung zu stabilisieren versuchte.²⁷²

Stabilitätspolitik war nicht allein an privater, individueller Stelle notwendig. Die Allgemeine Ortskrankenkasse Ludwigshafen a. R. beispielsweise sah sich mit dem Problem konfrontiert, dass sie für die Heilungskosten der zahlreichen Verwundeten aufkommen und Krankengeld verauslagen musste.²⁷³ Allerdings besaß sie durch die Währungsreform keinerlei Reserven mehr, sodass das Hilfswerk um ein Darlehen aus der Spendensumme über 100.000 DM ersucht wurde, um zahlungsfähig zu bleiben.²⁷⁴ Andernfalls wäre die Finanzierung der Behandlungskosten ausgefallen, was sich in finanziellen Engpässen der Krankenhäuser niedergeschlagen oder eine deutliche Erhöhung der Versicherungsbeiträge erfordert hätte, was wiederum von den Versicherten kaum zu leisten gewesen wäre.²⁷⁵ Das Hilfswerk sicherte insofern auch Funktionen wie Versicherungsleistungen ab, ohne die ein größeres strukturelles Versagen des Sozial- und Fürsorgetetzes gedroht hätte. Der Bitte der AOK um Überlassung des Darlehens ohne Rückzahlung zur Sicherung langfristiger Zahlungsfähigkeit wurde nach einiger Überlegung aber nicht stattgegeben.²⁷⁶ Immerhin galt es, Geschädigte längerfristig aus der Spendensumme zu unterstützen.

Das Hilfswerk besaß aufgrund seiner spendenbasierten Finanzierung und des daher rechtlich weitgehend undefinierten Rahmens Flexibilität in seiner Entscheidungsfindung. Diese war einerseits deutlich personenabhängig, andererseits aber in ihrer grundsätzlichen Linie auf den funktionalen Erhalt von Systemen und Gesellschaft ausgerichtet. Hier ging es nicht um Wiedergutmachung oder persönlichen Ausgleich, sondern um die grundlegende Existenzsicherung. Dass diese längerfristig durch die Verzinsung einer Geldanlage aus Spendengeldern bei der BASF, einer Wohnungsbaugesellschaft

272 Vgl. Dietmar Süß, Nationalsozialistische Deutungen des Luftkriegs, in: ders. (Hrsg.), Deutschland im Luftkrieg. Geschichte und Erinnerung [= Zeitgeschichte im Gespräch, Bd. 1], München 2007, S. 99–110, hier S. 102–103.

273 Einen Anteil erwartete die AOK von der Berufsgenossenschaft der chem. Industrie zurückerstattet zu bekommen, so zum Beispiel das Krankengeld ab dem 46. Tag der Erkrankung. Vgl. Schreiben der Allgemeinen Ortskrankenkasse Ludwigshafen am Rhein an das Hilfswerk Ludwigshafen vom 16. 11. 1948, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98a, p. 192–196.

274 Vgl. Vermerk über die Schluß-Sitzung des Landeshilfsausschusses am 23. 6. 1949, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 358 v.

275 Schreiben des Arbeitsministers an Oberregierungspräsident Bögler vom 3. 8. 1948, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98a, p. 173.

276 Vgl. Vermerk über die Schluß-Sitzung des Landeshilfsausschusses am 23. 6. 1949, p. 356 v.

und anderen finanziert wurde, dürfte den meisten Ludwigshafenern nicht bekannt gewesen sein.

Sicherstellung langfristiger Versorgung und das »berechnete Opfer«

Wie die dauerhafte »Betreuung«, wie die langfristigen Zuwendungen genannt wurden, geleistet werden sollte und wer überhaupt in den Genuss einer Unterstützung kommen sollte, war über Wochen hinweg Inhalt interner Debatten des Hilfswerks. Anhand dieser Überlegungen kann beobachtet werden, auf welchen Grundlagen Hilfen verteilt werden sollten, welche Prinzipien als dafür tragbar angesehen wurden und wer überhaupt als unterstützungsberechtigt gelten durfte.

Fest stand, dass die Witwen- und Invalidenrenten auf ein allgemeines festgelegtes Niveau aufgestockt werden und Halbwaisen eine Ausbildungsunterstützung erhalten sollten.²⁷⁷ Wessen Einkommen über diese gesetzte Grenze hinausging, sollte unberücksichtigt bleiben.²⁷⁸ Es sollte ein Fonds gebildet werden, aus dem über Jahre hinweg kleine Beträge an die Geschädigten ausgezahlt werden sollten. Welches Einkommensniveau dabei in Frage kam und wer überhaupt in den Genuss dieser Zuwendungen kommen sollte, wurde mittels verschiedener Rechenmodelle sondiert. Die Szenarien sahen beispielsweise vor, jedem Geschädigten bzw. jeder Geschädigten einen geringen Betrag auszuzahlen, oder die Möglichkeit, Vollwaisen oder Eltern, deren Kinder den Unterhalt besorgt hatten, von der Unterstützung auszunehmen.²⁷⁹ Die Überlegungen orientierten sich also nicht vorrangig an der wahrgenommenen Bedürftigkeit, sondern an der Höhe des zur Verfügung stehenden Geldes und den Zielen des Hilfswerks. Diese Orientierung war nicht zuletzt dem begrenzten Spendenvolumen geschuldet, verdeutlicht aber die Absichten der Stabilisierung, bei der einige wenige verarmte und nicht berücksichtigte Elternpaare womöglich nicht ins Gewicht gefallen wären. Wer in diesem Falle als hilfsbedürftiges Opfer gelten konnte, entschied das Hilfswerk-Gremium, das seine Entscheidung auf Grundlage einer Expertenmeinung fällte.

277 Vgl. Vorschläge zur vorläufigen Versorgung der Vollwaisen, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98, p. 355; Vermerk über die Schluß-Sitzung des Landeshilfsausschusses am 23. 6. 1949, p. 357.

278 Vgl. Vorschläge zur vorläufigen Versorgung der Erwerbsunfähigen und gemindert Erwerbsfähigen, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98, p. 354.

279 Vgl. Stellungnahme des Sozialreferats zur Anlage des für die lebenslängliche Versorgung der Hinterbliebenen und Dauerinvaliden der Explosionskatastrophe vom 28. 7. 1948 bereitgestellten Kapitals, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 279-291, hier p. 283-288.

Letztendlich richtete man sich in der Verteilungsfrage nach dem Gutachten eines Mathematikers, der eine Lösung für eine gleichmäßige und langfristige Verteilung der Spendengelder berechnet hatte. Damit besaß die Entscheidung nicht zuletzt eine rationale Grundlage, die bestimmte Attribute, wie zum Beispiel die Kinderzahl, berücksichtigte, aber andere unbesehen ließ. Die Entscheidung war auf eine für den ersten Blick ungewöhnliche Lösung gefallen: Da man letztlich niemanden der Geschädigten von der Förderung ausschließen wollte, das Spendenvolumen aber allein nicht für alle über Jahre hinweg ausreichen würde, beschloss man, 700.000 DM bei der BASF, 500.000 DM bei der GAG (Gemeinnützige Aktiengesellschaft für Wohnungsbau) und weitere Beträge bei verschiedenen Bauverbänden als Darlehen anzulegen.²⁸⁰ Die BASF hatte ursprünglich einen anderen Vorschlag unterbreitet: Sie beantragte »die Überlassung der Fondsmittel unter Verpflichtung der Übernahme aller Zusatzrenten, auch für die werksfremden Opfer auf Lebenszeit.«²⁸¹ Die Provinzialregierung war hinsichtlich dieses Ansinnens allerdings skeptisch. In einem Vermerk für Oberregierungspräsident Bögler hieß es daher weiter: »Es darf unterstellt werden, dass die finanzielle Lage der BASF die Zuführung eines grösseren Betrages in das Werksvermögen als zweckmässig erscheinen liess.«²⁸² Zudem waren die Möglichkeiten eines Eigentümerwechsels bei der BASF oder Demontagen nicht ausgeschlossen, und die Landesregierung hielt moralisch begründete Zusicherungen für nicht ausreichend.²⁸³ Nach eingehenden Verhandlungen kamen das Hilfswerk und die BASF zu der Übereinkunft, dass die Unterstützung für die Geschädigten aus den Zinsen eines Darlehens und über eine Stiftung finanziert werden sollte.²⁸⁴ Für die BASF sprach, dass sie mit der Fortzahlung der Löhne zu zwei Dritteln über drei bzw. sechs Monate für Angestellte in Vorleistung getreten war.²⁸⁵ Explosionsopfer sollten zudem bei

280 LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1440, p. 181, p. 178; und anderen Bauverbänden LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1440, p. 167, später wurden die zunächst höher veranschlagten Beträge niedriger angesetzt. Vgl. Vermerk über die Schluß-Sitzung des Landeshilfsausschusses am 23. 6. 1949, p. 358. Lisa Sanner beziffert diese Beträge ebenso wie hier niedergelegt. Vgl. Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 303.

281 Vermerk für Herrn Oberregierungspräsident Bögler vom 23. 2. 1948, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 260.

282 Ebd.

283 Vgl. Vermerk über die 1. Sitzung des Liquidations- und Rentenausschusses am 4. 4. 1949, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 293-297, hier p. 296.

284 Vgl. Entwurf für den Vertrag zwischen der Stiftung Hilfswerk Ludwigshafen a. Rh. 1948 und der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik (I. G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft »in Auflösung«), Ludwigshafen a. Rh., 2. 2. 1949, in: Speyer Best. H 13 Nr. 98b, p. 235.

285 Vgl. Vermerk über die 5. Sitzung des Finanzausschusses am 1. 12. 1948, in: LA Speyer, Best H 13, Nr. 98b, p. 205-210, hier p. 210.

der Vergabe von Baudarlehen bevorzugt werden.²⁸⁶ Damit wurde im gleichen Zug auch die Schaffung von Wohnraum im stark zerstörten Ludwigshafen unterstützt. Dass aber das Unternehmen, auf dessen Grund und Boden der Ursprung der Katastrophe gelegen hatte, nun von einem Kredit aus privaten und teils staatlichen Spendengeldern profitierte, provozierte keine öffentliche Kritik, zumal dies auch nicht in aller Deutlichkeit kommuniziert wurde. Vielmehr sicherte ein solides Fortbestehen der BASF die regionale Wirtschaftskraft und damit auch eine hohe Zahl an Einkommen. Für Schäden am Werk musste das Unternehmen größtenteils selbst aufkommen. Zehn Jahre nach der Explosion versuchte die BASF erfolglos, den Ausfall von Versicherungszahlungen als Besatzungsschaden geltend zu machen. Die französische Besatzung hatte die vorhandenen Versicherungen ausgesetzt, sodass die betreffende Versicherung nicht für die entstandenen Gebäudeschäden am Werk haftete.²⁸⁷

Der Erhalt der BASF als Arbeitgeber wurde nicht nur wirtschaftlich, sondern auch für die Wiederherstellung der psychischen Stabilität der Geschädigten als vorteilhaft angesehen: Arbeit und ein eigenes Auskommen wurden nach dem Zeiten Weltkrieg als heilsam für als Neurosen verstandene psychische Folgen von Extremerlebnissen angesehen. Wer arbeitete, so die Logik, entwickelte keine Neurose, da angenommen wurde, dass diese auf Versorgungswünschen beruhte, wie Svenja Goltermann herausgearbeitet hat (»Versorgungsneurose«).²⁸⁸ Eine der wenigen nicht-finanziellen Hilfen, welche die Verletzten der Katastrophe von einer Einrichtung für Blinde bekamen, waren Umschulungen für Erblindete. Ihnen sollte die weitere Berufstätigkeit und damit eine weiterreichende Eigenständigkeit ermöglicht werden.²⁸⁹

Heilsame Barmherzigkeit

Die heilende Wirkung finanzieller Unterstützung wurde als sehr hoch veranschlagt. Trotz der Tatsache, dass sich die Fürsorge in der Regel auf die materiellen Dimensionen der Katastrophenfolgen beschränkte, rechnete man ihr doch auch positive psychologische Nebeneffekte zu: Trost zu finden in der Barmherzigkeit der MitbürgerInnen und die reduzierte Sorge um das eigene Auskommen wurden von den Initiatoren des Hilfswerks, aber auch durchaus von einzelnen außenstehenden Privatpersonen als »Balsam für die ge-

286 Vermerk für Herrn Oberregierungspräsident Bögler vom 23. 2. 1948, p. 260.

287 Vgl. Im Gesetz nicht vorgesehen, in: Der Spiegel 32 (1958), S. 28-29.

288 Vgl. Goltermann, Die Gesellschaft der Überlebenden, S. 328.

289 Vgl. Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 296.

schundene Seele« verstanden.²⁹⁰ Mit der Beseitigung existenzieller Not sollte zugleich auch emotionales Leid bekämpft werden, was ansonsten in die Sphäre des Privaten fiel. Nur dort hatte eine nähere Auseinandersetzung damit stattzufinden. Die finanzielle Unterstützung der Betroffenen war zugleich eine Geste der Hinwendung der ansonsten Unbeteiligten. Materielle Hilfe diente also nicht allein der Existenzerhaltung für die Betroffenen, sondern auch als Kommunikationsebene des Mitgefühls.

Die Seelsorge war eine etablierte Form der kirchlich organisierten, persönlichen Zuwendung und besaß durchaus auch psychologische Aspekte, wie Eduard Thurneysen 1948 in seiner Schrift über die Seelsorge schrieb.²⁹¹ Thurneysen war Professor für evangelische Theologie und mit dem Feld der Seelsorge befasst. Die Psychologie begriff er als eine »Hilfswissenschaft« zum Verständnis des Seelsorgers für den Menschen.²⁹² Das seelsorgerische Gespräch aber hatte, wie Thurneysen betonte, vor allem den Zweck der »Vergebung der Sünden« und damit die Abkehr von Groll und möglichen Rachegefühlen.²⁹³ Für die BASF-Katastrophe sind keine Quellen zur Seelsorge überliefert, sodass keine Aussagen über ihren Umfang oder Inhalt getroffen werden können. Wenn jedoch das Vergeben im Zentrum der Seelsorge stand, so richtete auch dies den Fluchtpunkt des Gesprächs auf die Zukunft und eine Überwindung des Geschehenen.

Von den Betroffenen wurde aufgrund der Zuwendung und des Mitgefühls eine dankbare, demütige Haltung erwartet. Als angemessenes Verhalten der Geschädigten, vor allem der Hinterbliebenen, wurde die stille Trauer angesehen. Eine ältere Pfälzerin drückte in einem Brief, den sie dem Koblenzer Bürgermeister Josef Schnorbach übergab, ihre Gedanken und Erfahrungen im Zusammenhang mit derartigen Unglücken aus. Nach eigenen Angaben hatte sie einst selbst ihren Vater durch ein Werksunglück verloren und fühlte sich daher verpflichtet, auf die Bedeutung von barmherziger Hilfe hinzuweisen. Sie selbst kannte das mit dem Verlust einhergehende Leid und wies der Zuwendung Dritter einen hohen Wert für die Trauernden zu: »Jetzt heist [sic!] es tapfer helfen, in diesem großen Schmerz, das ist dann wieder Balsam, für

290 Brief von Frl. Fröhlich an den Oberbürgermeister von Koblenz aus dem Juli 1948, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1438, o. P. Diese Annahme deckte sich mit Beobachtungen, die für spätere Jahrzehnte von amerikanischen Katastrophenforschern gemacht wurden. Es ist allerdings unwahrscheinlich, dass erste Ergebnisse dieser Art Eingang in die Ludwigshafener Katastrophenbewältigung gefunden haben. Vgl. hierzu dennoch: Stehrenberger, *Psychische Störungen und sozialwissenschaftliche Katastrophenforschung*, S. 69–70.

291 Eduard Thurneysen, *Die Lehre von der Seelsorge*, München 1948, S. 129.

292 Vgl. ebd., S. 174–175.

293 Vgl. ebd., S. 129–133.

manches wunde Herz«, formulierte die Schreiberin, und schloss an, dass die Hinterbliebenen sich nun in ihr Schicksal fügen mussten und sich still verhalten sollten.²⁹⁴ Diese »stille«, also passive Haltung stand für die Briefeschreiberin außer Frage und stellte die einzig denkbare Verhaltensform für die Betroffenen dar. Kummer war etwas Privates, was im größeren Sinne der Samariterparabel von außen nur durch freiwillige Zuwendungen gelindert werden konnte. Die Betroffenen hatten dies in Dankbarkeit anzunehmen, sich aber somit auch denjenigen, die ihnen zu helfen bereit waren, zu fügen.

Zu Szenen ostentativer Hilfsbereitschaft der Amerikaner und Dankbarkeit der Deutschen kam es etwa zwei Wochen nach dem Unglück, als Care-Pakete im Rahmen einer Feierstunde an 572 versammelte Hinterbliebene und Verletzte verteilt wurden.²⁹⁵ Diese kurzfristige Versorgung mit Hilfsgütern war für die Empfangenden hilfreich und bedeutete Zuwendung. Allerdings verwies die Art der Inszenierung Spender und Empfänger auch auf unterschiedliche hierarchische Plätze. Die Stellung der Betroffenen wurde durch ihre räumliche Platzierung erneut deutlich gemacht. Von einem auf dem Marktplatz aufgebauten und mit »Tannen- und Lorbeerbäumen umsäumten Podium herab« sprachen der Oberbürgermeister Bauer und der Betriebsratsvorsitzende Lorenz stellvertretend für den Generaldirektor der Care Mission, French, zu den versammelten Betroffenen und betonten die deutsche Dankbarkeit.²⁹⁶ Die altarähnliche Ausstaffierung des erhöhten Podiums wies dem »Opfer«, also den Spenden, eine quasisakrale Anmutung zu, wodurch Großzügigkeit und Dankbarkeit für die »hochherzige Spende«, die laut Lorenz den Überlebenden helfen werde, überdeutlich gemacht wurden.²⁹⁷ Daraufhin wurden die Care-Pakete an die Betroffenen verteilt, was von einem amerikanischen »Filmopérateur« gefilmt wurde, um die Übergabe und Dankbarkeit den amerikanischen Spendern vorzuführen.²⁹⁸ Auf diese Weise konnten sich auch die Spender von der dankbaren Entgegennahme überzeugen. Darüber hinaus hatten sich die Amerikaner als Besatzungsmacht auf diese Weise erneut als Wohltäter inszeniert.

Als besondere Hilfsmaßnahme für Familien mit Kindern, die über finanzielle Zuwendungen hinausging, wurden Kinderverschickungen angeboten. Die nicht unübliche Praxis der Kinderverschickung sollte die Kinder von den durchlebten Ereignissen ablenken, wobei angenommen wurde, dass sich mit den Aufenthalten an anderen, teils landschaftlich reizvollen Orten

294 Ebd.

295 Vgl. Ludwigschafener Hilfswerk in Aktion, in: Die Rheinpfalz vom 10. 8. 1948.

296 Vgl. ebd.

297 Ebd.

298 Vgl. ebd.

eine seelisch-geistige Erholung einstellen könnte. Die Trennung von den Eltern und dem gewohnten Umfeld wurde nicht als belastender Faktor betrachtet. Viel stärker noch als die seelische Erholung stand das Ziel der Verbesserung der körperlichen Konstitution im Vordergrund. Besonders die Ernährung und die körperliche Ertüchtigung waren maßgebliche Faktoren.²⁹⁹ Frühsport und die strenge Durchführung von sogenannten »Liegekuren« gehörten zum Programm der Erholungskuren.³⁰⁰ Ärzte überprüften den gesundheitlichen Zustand der Kinder.³⁰¹ Insofern spielten vor allem körperlich-materielle Überlegungen als Zielsetzung der Kinderverschickungen eine Rolle. Ergänzend dazu verschaffte diese aber auch den daheimgebliebenen Erwachsenen die Möglichkeit, sich gänzlich der Schadensbeseitigung, der eigenen Genesung oder weiteren Tätigkeiten, die die Explosionskatastrophe notwendig gemacht hatte, zu widmen. Die vorübergehende Betreuung diente der Entlastung der Eltern.

Insgesamt verbrachten in diesem Zusammenhang knapp 4.000 Kinder mehrere Wochen in privaten Unterkünften, Jugendherbergen oder Erholungsheimen in den Westzonen – die Angebote aus der Ostzone wurden abgelehnt.³⁰² Ressentiments seitens der Eltern, die befürchteten, ihre Kinder könnten entführt oder zu Kommunisten erzogen werden, und vergleichbare Annahmen seitens der Hilfswerkverwaltung ließen von den Angeboten Abstand nehmen.³⁰³ Der aufziehende Ost-West-Konflikt wurde so auch in dieser Hinsicht deutlich. Allerdings wurden auch in den westlichen Zonen liegende Verschickungsangebote von den potenziell teilnehmenden Kindern und ihren Eltern ausgeschlagen. Nicht selten fehlte etwa ein Viertel der erfassten Kinder bei der Abfahrt am Bahnhof.³⁰⁴ Als Grund wurden von Mitarbeiterinnen des Wohlfahrts- und Jugendamtes politische Motive vermutet und die Familien der KPD oder der SPD zugerechnet.³⁰⁵ Dies zeigt deutlich, welchen prägenden Einfluss man diesen Aufenthalten zurechnete. Womöglich aber lagen die Ursachen auch an anderer Stelle. Denn was in der Forschung zur Explosionskatastrophe unkritisch als probates Hilfsangebot

299 Vgl. dazu Hilke Lorenz, *Die Akte Verschickungskinder. Wie Kurheime für Generationen zum Alptraum wurden*, Weinheim 2021, S. 18.

300 Notizen zum Ablauf der Kinderverschickung, in: LHA Koblenz, Best. 932 Nr. 0317, p. 45.

301 Bericht einer Betreuerin an das Amt für Gesundheit und Wohlfahrt in Ludwigs-hafen vom 21. September 1948, in: LHA Koblenz, Best. 932 Nr. 0317, p. 62; Hausordnung (für Kinderkuren) in: LHA Koblenz, Best. 932 Nr. 0317, p. 26.

302 Niederschrift über die Sitzung des Arbeitsausschusses am 13. 9. 1948, p. 81.

303 Vgl. Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 297–299.

304 Vgl. Notizen zum Ablauf der Kinderverschickung, in: LHA Koblenz, Best. 932 Nr. 0317, p. 45.

305 Ebd.

beschrieben wird,³⁰⁶ konnte für die Kinder zu einem persönlichen Albtraum werden. Da die Praktik der Kinderverschickung bereits seit der Zeit der Weimarer Republik keine Seltenheit war und zu Kriegszeiten zur Evakuierung von Kindern aus Städten angewandt wurde, ist es denkbar, dass bereits die Eltern generation schlechte Erfahrungen im Umfeld der Kinderverschickungen gemacht hatte. Die Existenz von inoffiziell Wissen über die Praktiken in den Erholungsheimen, das informell weitergegeben wurde, ist zumindest für spätere Jahrzehnte überliefert.³⁰⁷ Dies kann an dieser Stelle als Beweggrund für die Verweigerung der Fahrtteilnahme allerdings nur vermutet werden. Vorfälle von Missbrauch während solcher Fahrten lassen sich den Berichten allerdings entnehmen.³⁰⁸ In einem besonderen Fall war zwar nicht das Heimpersonal für den Missbrauch unmittelbar verantwortlich, doch wurde einem Mädchen ein offenbar sexueller Kontakt mit einem fremden Mann als Fehlverhalten angelastet und daher dem Jugendamt zur Kenntnis gebracht.³⁰⁹ Nicht in böser Absicht, sondern in der Erwartung, den Kindern Hilfe und auch Freude angedeihen zu lassen, wurden diese Kinderverschickungen von der Ludwigshafener Verwaltung unterstützt. In anderen Fällen wurden diese Ferienfahrten auch zu positiven Erlebnissen, die jahrelange Freundschaften begründeten.³¹⁰

Das Hilfswerk Ludwigshafen betrachtete die Kinderverschickung schließlich auch als Erfolg, da man diesen vom Ende der Unternehmung und von persönlichen Eindrücken Erwachsener her beurteilte. Der Betriebsratsvorsitzender der BASF, Lorenz, verkündete bei einer Sitzung des Arbeitsausschusses, die Kinder sähen bei ihrer Rückkehr »gut erholt aus, seien zum größten Teil neu eingekleidet und jedes hat noch Geschenke irgend welcher [sic!] Art mitgebracht.«³¹¹ Des Weiteren habe er einem Abschlussabend in Saarbrücken beigewohnt und sei zu dem Schluss gekommen, man habe dort alles »Erdenkliche getan, um diesen Kindern zu helfen und ihnen Gutes zu tun.«³¹²

306 Vgl. Sanner, »Als wäre das Ende der Welt da«, S. 294-295.

307 Vgl. Lorenz, Die Akte Verschickungskinder, S. 22.

308 Vgl. Schreiben des Ministers für Gesundheit und Wohlfahrt an das Stadtjugendamt Ludwigshafen, 5. 11. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 932 Nr. 0317, p. 98.

309 Vgl. ebd.

310 »Wir hatten großes Glück«. Der Vater von Maria Schott ist dem Inferno knapp entronnen, in: BASF information vom 23. Juli 1998, S. 4, in: UA BASF, PB A.8.3.5./10.

311 Niederschrift über die Sitzung des Arbeitsausschusses am 13. 9. 1948, p. 81.

312 Ebd.

*Gerechtigkeit, Gleichheit und Fürsorge.
Zum Verhältnis zwischen Staat, Opfern und Gesellschaft*

Die Position von Betroffenen im Akteursgefüge wurde in Bezug auf die Verteilung der Hilfe überaus deutlich: Zumindest die finanziell nennenswerte Hilfe abseits von Nachbarschaftshilfe und Eigenimprovisation wurde den Betroffenen zugeteilt. In der öffentlichen Perspektive wurde deutlich, dass Betroffene sich nicht selbst halfen, sondern ihnen geholfen *wurde* – und sie daher eine passive Position einnahmen. Die Frage, was Gerechtigkeit in diesem Zusammenhang bedeutete und welches Verhalten von Staat, Unternehmensseite und Betroffenen erwartet wurde, prägte den gegenseitigen Umgang und ließ Konflikte entstehen.

Eine Einmalzahlung hatte das Hilfswerk gleich zu Beginn der Überlegungen zur Geldverteilung ausgeschlossen, denn man traute es nicht allen Geschädigten zu, mit einem größeren Geldbetrag angemessen wirtschaften zu können. Dass Geld für aus Sicht der Hilfswerkleitung unnütze Dinge »verschleudert« werden könne und die Betroffenen trotz allem der Wohlfahrtsfürsorge anheimfallen könnten, schien den ausschließlich männlichen Entscheidern des Hilfswerks allzu wahrscheinlich.³¹³ In erster Linie spiegelten sich hier aber gängige misogynen Vorurteile, denn die Mehrheit der Begünstigten waren Frauen, denen man die Fähigkeit absprach, mit Geld angemessen umgehen zu können. Zugleich wurde auch an dieser Stelle ein Misstrauen gegenüber allen Geschädigten deutlich, die mit kurzfristigen großen Ausgaben die Pläne der Landesregierung durchkreuzen und weiterhin in abhängige Armut fallen konnten. Aus denselben Gründen fasste der Vorstand des Hilfswerks den Grundsatz, Geschädigten nur in Ausnahmefällen Bargeld auszuzahlen, da man an deren »Vernunft« zweifele und das Fehlerpotential minimieren wolle.³¹⁴ Daher ging man dazu über, Gutscheine auszustellen, mit denen Ersatzmobiliar beschafft werden konnte, während die Bezahlung über das Hilfswerk abgewickelt wurde.³¹⁵ Diese paternalistische und bevormundende Haltung trug dazu bei, die Rollenverteilung zu zementieren, in der Geschädigte passiv-akzeptierende und die Experten und Entscheider aktiv-bewältigende

313 Stellungnahme des Sozialreferats zur Anlage des für die lebenslängliche Versorgung der Hinterbliebenen und Dauerinvaliden der Explosionskatastrophe vom 28. 7. 1948 bereitgestellten Kapitals, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 279–291, hier p. 284.

314 Vgl. Stellungnahme des Sozialreferats zur Anlage des für die lebenslängliche Versorgung der Hinterbliebenen und Dauerinvaliden der Explosionskatastrophe vom 28. 7. 1948 bereitgestellten Kapitals, p. 284 und vgl. Niederschrift über die Sitzung des Arbeitsausschusses am 13. 9. 1948, p. 80.

315 Vgl. Niederschrift über die Sitzung des Arbeitsausschusses am 13. 9. 1948, p. 80.

Akteure waren: Entscheidungen bezüglich der Hilfsorganisation erfolgten in erster Linie unilateral und verwiesen die Betroffenen auf die passive Rolle der Empfänger. Die Betroffenen wurden durch eindeutige und pauschale Regeln der Zuteilung als Unsicherheitsfaktoren für das Gelingen der Katastrophenbewältigung ausgeschaltet, die über »Kritik erhaben« sein sollte.³¹⁶

Die BASF übernahm darüber hinaus auch nicht nur die Verwaltung der Anträge, sondern beanspruchte auch eine Art Sprecherfunktion für die Betroffenen gegenüber der Presse und der Landesregierung. Beispielsweise wurde die Organisation der Trauerfeier zum Jahrestag der Katastrophe von der BASF übernommen.³¹⁷ In seinem Antwortschreiben auf die Einladung hierzu äußerte Ministerpräsident Altmeier die Hoffnung, dass diese Gedenkstunde, an der er selbst nicht teilnehmen könne, »das Gefühl des Dankes und der Verbundenheit bei allen Hinterbliebenen erneut stärken« würde.³¹⁸ Diesen Gedanken brachte Karl Wurster, inzwischen wieder Werksleiter der BASF, zum Jahrestag der Katastrophe in einer Rede zum Ausdruck. Darin bekräftigte er das Mitgefühl der BASF und brachte Anerkennung für die Verstorbenen als wertvolle Individuen zu Ausdruck, doch mahnte er die Zuhörenden auch, vor allem die menschliche Zuwendung der BASF und die Bedeutung des Wiederaufbaus und des Einsatzes der Belegschaft anzuerkennen, die für die Versorgung der Hinterbliebenen und der Pensionäre arbeiteten.³¹⁹ Die BASF hatte zwar einerseits über ihre rechtlichen Verpflichtungen hinaus Unterstützung geleistet, sich aber zugleich in eine Position begeben, in der den entsprechenden Personen des Hilfswerk-Gremiums und dem Unternehmen selbst viele Bestimmungsmöglichkeiten über die Geschädigten zukamen.

Abhängigkeiten, die nicht durch konkreten Zwang entstanden, sondern vielmehr implizit dadurch, dass die BASF weiterhin Arbeitgeberin und Unterstützerin vieler Hinterbliebenen oder Verletzter war, ließen Druck entstehen, der allzu öffentliche Beschwerden eingrenzte. Als Folge dessen schreckten die Betroffenen vor rückverfolgbarer öffentlicher Meinungsäußerung zurück. Eine kritische Auseinandersetzung kam von zunächst unerwarteter Seite: In anonymisierter Form berichtete die im nahen Mannheim erscheinende

316 Ausführungen des Staatsministers a. D. Haberer in der Sitzung des Landeshilfsausschuss am 22. 2. 1949, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 250.

317 Vgl. beispielsweise die Einladung der Badischen Anilin- und Sodafabrik Ludwigshafen a. Rh. An Ministerpräsident Altmeier vom 18. 7. 1949, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1438, p. 371.

318 Ministerpräsident Altmeier an die Generaldirektion der Badischen Anilin- und Sodafabrik Ludwigshafen a. Rh., 25. 7. 1949, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1438, p. 375.

319 Rede zum Jahrestag der Katastrophe von Karl Wurster, 28. 7. 49, in: UA BASF PB A.8.3.5./10.

kommunistische Tageszeitung *Unser Tag* als einziges Blatt öffentlich über Probleme und Schwierigkeiten der Betroffenen.³²⁰ Als kommunistische Zeitung befand sich *Unser Tag* in Frontstellung zur allgemeinen Politik und konnte dementsprechend unangepasst berichten. Seltenheitswert hatten die Meinungsäußerungen der befragten Witwen zu ihrer Lebenssituation nach der Katastrophe:

Wissen Sie, sagt Frau K., die Witwen der umgekommenen Arbeiter haben es gewiß nicht leicht. Sie müssen nämlich in allem[,] was sie tun und lassen sehr vorsichtig sein, denn sie befinden sich völlig in der Hand des Werkes. Sie wohnen in werkseigenen Wohnungen, das Werk zahlt zur Unfallrente eine kleine Unterstützung. Die Söhne und Töchter einiger Familien studieren Chemie. Wenige von ihnen erhalten Zuschüsse. Der größte Teil von ihnen muß, um das Studium bestreiten zu können, während der Semesterferien im Werk arbeiten. Ein unbedachtes Wort kann all das in Wegfall kommen lassen und die Familie wird in bittere Not gestürzt.³²¹

Obwohl dieser zugespitzte Bericht ein Schlaglicht auf die Perspektive der Betroffenen warf, ging es den Verfassern weniger um die Verbesserung der Einzelschicksale oder der Hilfsstrukturen als um Stimmungsmache gegen die BASF im Besonderen und politische Gegner im Allgemeinen. Über Abhängigkeitsängste und Kritik an der Spendenverteilung hinaus wurden auch die prekären Wohnbedingungen der Arbeiter in den düstersten Farben geschildert und den repräsentativen Gebäuden der BASF-Verwaltung und der Banken in Ludwigs-hafen gegenübergestellt.³²² Als Kernproblem der Katastrophenbetroffenen wurde trotz dessen und trotz Zuspitzungen und fehlender Hintergrundinformationen zur Spendenverwaltung eines deutlich gemacht: Die Betroffenen fühlten sich ihrem Gönner, und als solcher trat die BASF auf, ausgeliefert. Zudem ließ der Bericht offenbar werden, dass die Hilfsempfängenden keine konkrete Vorstellung von der Praxis der Spendenverteilung hatten. Die längerfristige Unterstützung bezogen sie, anders als im Artikel dargestellt, von der aus dem Hilfswerk hervorgegangenen Stiftung, nicht von der BASF selbst.

Dass der Bericht über die Situation und Meinungen der Betroffenen ein-einhalb Jahre nach dem Unglück bei der Landesregierung und der Hilfswerk-Stiftung nicht auf taube Ohren stieß und man sogar darüber nachdachte, die interviewten Witwen ausfindig zu machen, zeigt, dass diese

320 Vgl. Leben und Kampf der Anilin-Arbeiter. Nur im Frieden kann ein besseres Leben erkämpft werden, in: *Unser Tag*, 18. II. 1950, S. 3.

321 Ebd.

322 Vgl. ebd.

Negativberichterstattung durchaus ernst genommen und nicht als reine propagandistische Hirngespinnste abgetan wurde.³²³ Insofern hatten diese Betroffenen es geschafft, einen gewissen Druck auf die Landesregierung bzw. auf die Stiftungsmitglieder auszuüben, die einem positiven öffentlichen Ansehen der Stiftung durchaus Bedeutung zumaßen. Die Äußerungen der Frauen hielt man für authentisch.³²⁴ Verwundert darüber, dass vor allem die BASF und weniger das Hilfswerk angegriffen wurde, bemühte man sich um eine »Klarstellung« aus eigener Sicht, die man aber nicht öffentlich verbreitete.³²⁵ Stattdessen begegneten die Landespolitiker dem Vorwurf, die Betroffenen »befänden sich in der Hand der BASF«, mit dem Argument, der Stiftungsrat bestünde nicht allein aus BASF-Vertretern, sondern auch aus Stadt- und Landratsangehörigen und Regierungsmitgliedern.³²⁶ Die Wahrnehmung von Abhängigkeit, die aus mangelnder Detailkenntnis und realer Alltagserfahrung resultierte, schien für die Landesregierung ebenso wenig nachvollziehbar zu sein wie der Wunsch der Betroffenen, über die sie betreffenden Hilfsmaßnahmen aufgeklärt zu werden. Wie die monetäre Hilfe im Einzelnen finanziert und verteilt wurde, war Sache des Hilfswerks und seiner Mitglieder.

Gegen Kritik immunisierte sich das Hilfswerk in seiner Geberposition, indem es auf die Freiwilligkeit der Unterstützung und das Gebot der Dankbarkeit gegenüber allen Helfenden und Spendenden verwies.³²⁷ Doch wurden hier auch die Erwartungsstrukturen der Betroffenen an die Landesregierung und ihre Politiker sichtbar: Hinterbliebene forderten Unterstützung und Zuwendung vor dem Hintergrund ihrer persönlichen Opfer an die Nachkriegsgesellschaft ein. Nicht die Tatsache, dass die Katastrophe geschehen konnte, sondern das Empfinden einer unzureichenden Würdigung und ungerechten Mittelverteilung rief Unzufriedenheit hervor. Zwar gab es den Verdacht, dass das Unglück auf mangelnde Sicherheitsprüfungen aufgrund von Akkordarbeit und Produktionssteigerung zurückzuführen war, wie der bereits erwähnte Zeitungsbeitrag belegt, doch war dies in der Regel für die hilfsbedürftigen und durchaus abhängigen Betroffenen nicht öffentlich sagbar.

323 Ministerpräsident Peter Altmeier an Vizepräsident Pfeiffer, 21. 11. 1950, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1440, p. 110.

324 Vgl. ebd.

325 Vgl. ebd.

326 Der Regierungspräsident der Pfalz an den Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz, 11. 12. 1950, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1440, p. 97.

327 »Rechtsansprüche können vonseiten der Geschädigten gegen das Hilfswerk nicht geltend gemacht werden«, hieß es in einem Vermerk für Herrn Oberregierungspräsident Böglers vom 23. 2. 1949, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 260.

»Als Opfer der Katastrophe des 28.7.1948 in Ludwigshafen am Rhein« forderte Anna Groß, eine Arbeiterwitwe, in ihrem Brief an den Ministerpräsidenten Peter Altmeier Aufklärung über die genaue Verwendung der Spenden und beschwerte sich über eine als ungerecht empfundene Verteilung der Gelder.³²⁸ Über sie finden sich keine weiteren Informationen zur Person und zur politischen Positionierung. In diesem Brief wurden Erwartungsstrukturen seitens der Betroffenen, insbesondere der Witwen, deutlich. Besonders problematisch war für die Betroffenen die aus ihrer Perspektive fehlende Transparenz der Spendenverteilung. Anlässlich der Beschwerde Groß' bemerkte die Geschäftsführung der Hilfswerk-Stiftung in einem Schreiben an den Regierungspräsidenten der Pfalz, dass der Öffentlichkeit zwar mittels zweier Zeitungsberichte in der *Rheinpfalz* bekannt gemacht worden sei, dass die Zuteilung der Mittel für die längerfristige Unterstützung aus der »Anlage des Grundstocks« der Stiftung erfolgen solle, doch keine genaueren Ausführungen erfolgt waren.³²⁹ Wie plakativ diese Zeitungsberichte gestaltet waren und ob diese Informationen zu Kenntnis genommen wurden, ist fraglich.³³⁰ Wichtige Informationen verbreiteten die BASF und die Stadtverwaltung in der Regel über mehrere Publikationsmittel zugleich. Insofern war es zwar kein Geheimnis, aber auch keine deutlich publik gemachte Information, dass die Unterstützungszahlungen aus Geldanlagen finanziert wurden. Die Betroffenen fragten sich daher, wo die hohen Spendensummen geblieben waren, da sie selbst zumindest nicht merklich davon profitierten und sich Gerüchte über private Kredite bis hin zum Verdacht der Veruntreuung negativ auswirkten.³³¹

Zudem hätten die Betroffenen zwar zum Jahrestag der Katastrophe einen Geldbetrag überwiesen bekommen, kritisierte Groß weiter, ansonsten sei aber kein Zeichen der Anerkennung und des Mitgefühls erkennbar geworden. Auch in diesem Kontext erwies sich das Finanzielle aus Sicht der Betroffenen als potenzielle Kommunikationsmöglichkeit des Emotionalen. Zu Weihnachten habe man ein Geschenk für die Kinder vermisst.

Der Staat selbst jedoch hat für die Kinder seiner Angestellten 8 DM gewährt und zur Auszahlung gebracht. Da wäre es angebracht, Herr Minister-

328 Hinterbliebene Anna Groß an Ministerpräsident Altmeier, 22. 2. 1950, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1440, p. 121.

329 Vgl. das Schreiben der Stiftung Hilfswerk Ludwigshafen am Rhein an den Regierungspräsidenten der Pfalz, Betreff Stiftung Hilfswerk Ludwigshafen a. Rh. vom 17. 3. 1950, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1440, p. 129; und auch: Schreiben des Regierungspräsidenten der Pfalz an den Ministerpräsidenten Altmeier vom 25. 4. 1950, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1440, p. 139.

330 Entsprechende Berichte konnten bei der Recherche nicht aufgefunden werden.

331 Vgl. Leben und Kampf der Anilin-Arbeiter, S. 3.

präsident, wenn Sie sich einmal dafür interessieren würden und die oben bezeichneten Mängel einstellen könnten.³³²

Groß und dutzende weitere Unterzeichnerinnen des Briefs sahen den Staat bzw. die Landesregierung in einer Fürsorgeposition, dessen Verpflichtung über die Zahlung von Beträgen hinausging. Die Beziehung des Staates zu den Betroffenen war in ihren Augen der zu seinen Angestellten gleichzusetzen: Im Austausch gegen Geleistetes oder Erlittenes ergaben sich Ansprüche. Deren Erfüllung war im Falle der Hinterbliebenen von den Getöteten auf den Staat übergegangen. Im Tausch gegen Arbeit und das damit verbundene Risiko wurden entsprechende Gegenleistungen und Sicherheit erwartet, was Brunner als Gesellschaftsvertrag bezeichnet.³³³ Der Verlust des Ehemanns, Vaters oder Versorgers verpflichtete in den Augen der Betroffenen den Staat und seine Repräsentanten zur Zuwendung und Fürsorge. Der Schlussappell des Briefes machte diese Auffassung besonders deutlich:

Denn unsere Angehörigen haben nicht auf eigenen Wunsch ihr Leben geopfert, sondern sind Opfer der Arbeit für den Staat, welcher auch die Pflicht hat[,] sich für unsere Sorgen und Nöte zu interessieren.³³⁴

Nicht das Versagen von Technik, sondern die gesellschaftliche Antwort darauf widersprach den Vorstellungen der Betroffenen. Zuständigkeit und Hilfe wurden von Regierungspolitikern eingefordert und ob ihrer Rolle als Stellvertreter der Gesellschaft eine gerechte Behandlung erwartet. Auch hier gelang es den Unterzeichnenden, Druck auf die Stiftung auszuüben, was sich in einer Prüfung der Bezüge und der Bezugsregeln niederschlug. Allerdings hatte diese Überprüfung keine Konsequenzen außer einem abschlägigen Bescheid an die Verfasserin des Beschwerdebriefs.³³⁵

Gerechtigkeit war ein Leitwert, den auch das Hilfswerk seinen Überlegungen zugrunde legte. Wie diese hergestellt werden sollte, musste zunächst festgelegt werden, denn die Auffassungen über dieses Konstrukt gingen auseinander. Unter Gerechtigkeit verstand man im Hilfswerk in erster Linie die Gleichbehandlung der Betroffenen unter Einhaltung der zuvor bestehenden Einkommensunterschiede, allerdings ohne nicht-werkseigene Angestellte oder deren Hinterbliebene schlechter zu stellen.³³⁶

332 Ebd.

333 Vgl. Brunner, *Die Politik des Traumas*, S. 17–21.

334 Ebd.

335 Vgl. Schreiben des Präsidiums des Ministerpräsidenten Rheinland-Pfalz an Anna Gross vom 5. 5. 1950, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1440, p. 143.

336 Das Hilfswerk stockte die Unfall- und Werksrenten für die Hinterbliebenen der

Bei der materiellen Ersatzkalkulation wurde nicht vom individuellen Verlust, beispielsweise eines wertvollen Möbelstücks, ausgegangen, sondern vom Durchschnittspreis eines dem Zweck entsprechenden Ersatzes. Ähnlich verfuhr man bei baulichen Schäden. Die Wenigsten besaßen eine entsprechende Versicherung, die den Schaden beglich.³³⁷ Die Geschädigten mussten in jedem Fall Verluste in Kauf nehmen und konnten materiell nicht mit einer vollständigen Wiederherstellung des Status quo ante rechnen. Die alleinige Zielsetzung war es, den Geschädigten die materielle Grundlage zur eigenständigen Existenz zu geben – was an Schäden darüber hinausging, war persönliches Pech.³³⁸ Gerechtfertigt wurde dieses Vorgehen von den Entscheidungsträgern erstens mit der vorherrschenden wirtschaftlichen Notlage und zweitens der Katastrophensituation, womit sie es potentiellen Infragestellungen entzogen.³³⁹ Einbußen über den sonst üblicherweise in Abzug gebrachten Abnutzungswert hinaus gehörten zu diesem Schicksalsschlag dazu. Auch galt es, die Explosionsschäden von Kriegsschäden zu unterscheiden und nur die Beseitigung ersterer aus der Spendensumme zu subventionieren, dabei aber zugleich die Explosionsgeschädigten gegenüber den Luftkriegsgeschädigten nicht zu großzügig zu behandeln.³⁴⁰ Befürchtet wurde, dass Geschädigte sich in Konkurrenz zueinander sehen könnten und ein Schadensereignis durch finanzielle Zuwendungen über das andere gestellt werden könnte. Offenbar fürchtete man Auseinandersetzungen zwischen den Betroffenen, die aus Neid entstanden. Aus ähnlichem Grunde lehnte die BASF auch 1952 die Vergabe von Bundesverdienstkreuzen an einzelne Mitarbeiter für ihr Mitwirken an der Rettung ab, da man Unruhe durch Ungleichbehandlung befürchtete.³⁴¹ Dazu nahm die BASF-Leitung auch das Unverständnis des Bundespräsidialamtes Theodor Heuss' und des rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten

werkseigenen und nicht-werkseigenen Angestellten auf 80 % des letzten Netto-
lohns bis maximal 300 DM auf. Vgl. Vermerk über die Schluß-Sitzung des Landes-
hilfsausschusses am 23. 6. 1949, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 357–360, hier
p. 359 v.

337 Vgl. Niederschrift über die Sitzung des Arbeitsausschusses am 13. 9. 1948, p. 85.

338 Vgl. Stellungnahme des Sozialreferats zur Anlage des für die lebenslängliche Ver-
sorgung der Hinterbliebenen und Dauerinvaliden der Explosionskatastrophe vom
28. 7. 1948 bereitgestellten Kapitals, p. 286.

339 Zu dieser Dynamik vgl. Bartels, Hempel, Markwart, Einleitung, S. 12–13.

340 Schreiben des Oberregierungspräsidenten Bögler an den Ministerpräsident
Altmeier vom 5. 8. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1438, p. 105–106, hier p.
106.

341 Vgl. Aachener Nachrichten vom 4. 1. 1952, Zeitungsschnitt in: UA BASF, PB
A.8.3.5./10. Diese Bewandnis ging durch die westdeutsche Presselandschaft.
Unter anderen berichteten auch die Hamburger Freie Presse am 3. 1. 1952 und die
Nürnberg Nachrichten am 3. 1. 1952 darüber.

Peter Altmeier in Kauf.³⁴² Zwischen Begünstigungen und sozialem Frieden musste abgewogen werden.

Große Mühe wurde darauf verwendet, festzustellen, dass nicht der eine oder andere bereits bestehende Schäden geltend machte oder gar erfand.³⁴³ Wer versuchte, Kriegsschäden als Katastrophenfolgen zu verkaufen, wurde schon mal als »Schmierfink« bezeichnet.³⁴⁴ In den Verhandlungen über die Arbeit des Hilfswerks zeigte sich diesbezüglich erneut deutliches Misstrauen gegenüber den Geschädigten, die in ihren Anträgen als Bittsteller auftreten mussten.

Auch meldeten sich Stimmen innerhalb des Vorstandes des Hilfswerks zu Wort, welche die längerfristigen aufstockenden Hilfsleistungen grundsätzlich ablehnten. Gegenüber den Hinterbliebenen und Invaliden anderer, weniger prominenter Unfälle, so sagte der Ludwigshafener Stadtkämmerer Stabel in Übereinstimmung mit Oberbürgermeister Bögl aus, seien diese ungerecht, da in diesen Fällen keine aufstockenden Zahlungen vorgesehen waren. »Er vertrat dabei den Standpunkt, dass bei tödlichen Betriebsunfällen ausser den rechtlich zustehenden Unterstützungen bzw. Pensionen, auch keine weiteren Unterstützungen gezahlt würden. Das Explosionsunglück in einer Massenerscheinung rechtfertige deshalb noch lange nicht, dass den Hinterbliebenen ausser ihren Renten, durch das Hilfswerk noch weitere laufenden Zuwendungen zugewiesen werden.«³⁴⁵

Eine grundsätzliche Besserstellung von Hinterbliebenen war ohnehin unbedingt zu vermeiden. Moralische Überlegungen wurden vor allem dann thematisiert, wenn Witwen nach dem Unglück durch Hilfszahlungen finanziell besser dazustehen drohten als vor dem Tod ihrer Ehemänner oder aber bessergestellt wurden als das soziale Umfeld, das nicht selten zum Kreis der SpenderInnen in der Not gezählt hatte. Virulent wurde dieses Problem, als die Rentenreform 1957 dazu führte, dass die Einkommen der Hinterbliebenen, vor allem der Witwen, auch ohne Aufstockungszahlungen über die 1948 pauschal festgelegte Höchstverdienstgrenze fielen. Allerdings entschied der Vorstand nach einigen Überlegungen sowie einer nun deutlich zum Ausdruck gebrachten Entrüstung der Betroffenen, die einmal fest-

342 Vgl. ebd.

343 Schreiben des Oberregierungspräsidenten Bögl an den Ministerpräsident Altmeier vom 5. 8. 1948, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1438, p. 105-106, hier p. 106.

344 Vgl. Aktenvermerk des Hilfswerks Ludwigshafen am Rhein vom 25. 11. 1948, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98b, p. 220.

345 Vermerk über die 3. Sitzung des Finanzausschusses am 17. 9. 1948, in: LA Speyer, Best. H 13 Nr. 98a, p. 88.

gelegten Summen weiterzuzahlen und nicht entfallen zu lassen.³⁴⁶ Das Geld war auf längere Sicht angelegt und die weitere Zahlung ein Prinzipienproblem. Dennoch wurde eines unmissverständlich klar: Opfer mussten prekär sein und bleiben, oder sie drohten ihren Status als Opfer zu verlieren. Schlimmer, als dass individuelle Betroffene zu wenig bekommen haben könnten, war die Vorstellung, dass sie besser dastehen konnten als ihre Gönner.

Finanzielle Besserstellung im Vergleich zu vorher als Kompensation für erlittenes Leid und menschlichen Verlust zu betrachten, war undenkbar. Seelische Folgen galten nicht als entschädigungswürdige Effekte einer Katastrophe. Vorwürfe gegen Hinterbliebene oder Invaliden, das eigene Leid auszunutzen, waren schwerwiegend und stellten die persönliche Integrität in Frage. Persönliche Bereicherung am Tod eines anderen war ein hässlicher Verdacht.

Trotz allem, so zeigt der Brief der Witwe Groß exemplarisch, empfanden die Betroffenen eine Diskrepanz zwischen dem von ihnen gezahlten Zoll an Technik und Gesellschaft und deren Entgegenkommen. Diese Diskrepanz zu vermindern, wurde in erster Linie dem Staat angetragen, weniger dem involvierten Unternehmen. Anders als zur Zeit der Hindenburgkatastrophe mussten die Betroffenen keine staatlichen Sanktionen aufgrund von geäußelter Unzufriedenheit fürchten und sahen in erster Linie die Repräsentanten der Bevölkerung in der Pflicht. Den Sorgen und Problemen der Betroffenen, die sich ungerecht behandelt fühlten, sollte wahrnehmbar begegnet werden. Wie genau diese Lücke zu füllen war, war nicht eindeutig zu beantworten, ein gutes Auskommen und längerfristig wahrnehmbare Anerkennung des Opfers waren die Mindestanforderungen.

Mit der Auflösung des Hilfswerks und dem Übergang zur längerfristigen Versorgung der Verletzten und Hinterbliebenen konnte, abgesehen von verschiedenen administrativen Vorgängen, ein Abschluss der praktischen »Bewältigung« der Katastrophe erreicht werden. Zentrale Entscheidungen waren abschließend getroffen worden, und so konnte die finanzielle Unterstützung in eine Art Regelbetrieb übergehen.

2.5 Sehr stilles Gedenken

Die längerfristige Erinnerung an die Explosionskatastrophe blieb vornehmlich auf Ludwigshafen und dessen nähere Umgebung beschränkt. Die Explosionskatastrophe von 1948 ist, gemessen an ihrer medialen Repräsen-

346 Vgl. Schreiben der Stiftung Hilfswerk Ludwigshafen am Rhein 1948 an Oberregierungsrat Friess, Regierungspräsidium Pfalz, Abt. Finanzen und Forst vom 9. 8. 1950, in: LHA Koblenz, Best. 860, Nr. 1440, p. 115-119, hier p. 115.

tation in den folgenden Jahrzehnten, kaum im deutschen kulturellen Gedächtnis verhaftet, obwohl es sich um das folgenschwerste und opferreichste industrielle Unglück der bundesdeutschen Nachkriegsgeschichte handelt. Daran änderte auch der Defa-Film *Der Rat der Götter* von 1950 nichts, der vor dem Publikum der DDR sowohl die Verstrickung der I. G. Farben in die nationalsozialistischen Verbrechen anprangert und diese in eine Linie zu einer Inkaufnahme von Explosionsopfern 1948 in Ludwigshafen stellte.³⁴⁷ Damit wurden die Opfer des Holocausts und der Explosion zwar nicht gleichgesetzt, aber doch denselben »Tätern« angelastet. Kurzzeitig sorgte der Film in den Ludwigshafener Zeitungen aus diesem Grunde für Aufsehen, erhielt allerdings kaum weitere Beachtung.³⁴⁸

Als ursächlich für den geringen Bekanntheitsgrad des Unglücks über die Pfalz hinaus kann ein Faktorenbündel angenommen werden: Erstens wurde über das Unglück zwar in Zeitungen und Rundfunkbeiträgen auch außerhalb der französischen Besatzungszone berichtet, doch musste diese Berichterstattung aufgrund von Papierknappheit und nicht flächendeckend täglich erscheinenden Zeitungen geringfügiger ausfallen als bei früheren oder späteren Unglücken. Dazu kam zweitens, dass die allgemeine Nachkriegsnotlage auch zahlreiche weitere Themen auf das Tableau brachte, die das Ereignis in die Reihe weiterer trauriger Ereignisse der unmittelbaren Nachkriegszeit stellten. Die unüberschaubare Anzahl Betroffener machte es darüber hinaus schwer, einzelne Betroffene medial zu portraituren. Zudem schien es problematisch, Einzelschicksale in einer Zeit der generellen Betroffenheit herauszustellen.

Gelegentlich wird dieses Ereignis in den lokalen Medien zu Jahrestagen oder anlässlich vergleichbarer Unglücke thematisiert. In der Regel werden hier die Elemente wieder aufgegriffen, die bereits 1948 positiv hervorgehoben wurden. Die grundsätzliche Erzählung einer nationenverbindenden Hilfsaktion, einer »Welle der Hilfsbereitschaft« und des Mitgefühls sowie die im Verlauf der Jahre zunehmende Betonung des Wagemuts der Retter blieb in ihren Grundelementen unverändert. Auf die Stellung der Opfer wurde dabei nur selten abgehoben, und auch die Augenzeugenberichte, die verstärkt seit den 1980er Jahren in den Zeitungen abgedruckt wurden, berichteten aus einem persönlichen Blickwinkel vor allem über die Momente der Explosion und weniger über die langfristigen Folgen. Eine Erzählung, die zu ihrer Zeit von der Stadtverwaltung und dem Hilfswerk geprägt wurde, hat sich verfestigt und blieb über die Jahrzehnte konstant.

347 Zum Inhalt vgl. den Prospekt: *Der Rat der Götter*, Film und Wirklichkeit, zusammengestellt von Franz Fabian, in: UA BASF, PB A.8.3.5./16.

348 Vgl. Schindluder mit Explosionsopfern, in: *Die Rheinpfalz* vom 26. 5. 1950, Zeitungsschnitt in: UA BASF, PB A.8.3.5./16.

Das Grabmal in Ludwigshafen blieb die einzige öffentliche Erinnerungsstätte, die durch die Doppelfunktion als Ort der Trauer und Erinnerung kaum Raum für eine mahnende Funktion ließ. Es entstand so kein Mahnmal am Ort des Geschehens, das auf Ursachen oder weitere Konsequenzen verwies. Im Zuge eines lokalen Gedenk-Skandals 1988, der durch die Lokalzeitungen entfacht wurde, fragten Journalisten bei der BASF an, ob es am Ort der Explosion eine Gedenktafel oder ähnliches gebe. Dies sei unter Hinweis auf »Produktionsorientierung« verneint worden.³⁴⁹ Als skandalös betrachteten die Lokalzeitungen *Rheinpfalz* und *Mannheimer Morgen* die Tatsache, dass es bei der Gedenkfeier des 40. Jahrestages der Katastrophe keine Gedenkreden gegeben und nur eine stille Kranzniederlegung von wenigen Minuten Länge stattgefunden habe. Dies sei auf das Unverständnis der Hinterbliebenen gestoßen. Den Auftritt der Delegation von Stadtverwaltung und BASF empfand der Artikel als peinlich; er sei »für die Angehörigen ein Schlag ins Gesicht. Wie bitter muß gestern die Erfahrung für die Hinterbliebenen gewesen sei, daß es zu dem tragischen Tod von Vätern, Ehemännern oder Söhnen nichts, aber auch gar nichts zu sagen gab.«³⁵⁰ Nach wie vor bildete eine offizielle Delegation, die offenbar nicht nur zum Sprechen befugt, sondern auch geradezu verpflichtet war, den Kern der Gedenkfeier. Auf diese Delegation hätten die Angehörigen gewartet und seien verstummt, als diese am Grab eintraf. Allerdings verwundert diese Empörung vor dem Hintergrund, dass derart stille Gedenkfeiern offenbar auf Wunsch von Witwen seit den 1970er Jahren abgehalten wurden, ohne dass Reden gehalten wurden. In diesem Zusammenhang wird jedoch eine Zuwendung zu Hinterbliebenen deutlich, die sich seit dem Ende der 1980er Jahre zunehmend abzeichnete und Skandale um »vergessene Opfer« hervorbrachte. Die Zuwendung zu »Opfern« und Hinterbliebenen spielte sich vor allem auf medialer Ebene ab.

Wie das Beispiel der Grubenkatastrophe von Lengede zeigen wird, bewirkte die Popularisierung minutiös berichteter und inszenierter Live-Medienereignisse eine deutliche Steigerung der allgemeinen Aufmerksamkeit, sodass das Ereignis zu einem Gemeinschaftserlebnis werden konnte. Die Emergenz des »Wunders von Lengede« als gemeinschaftliches Medienereignis wurde durch die Medien bedingt, die im Vergleich zu späteren Katastrophenereignissen weitreichende Befugnisse eingeräumt bekamen.³⁵¹ Dementsprechend wurden derartige Katastrophen zuschauerseitig mit Emotionen und eigenen Erleb-

349 Mannheimer Morgen, Sind die Explosionsoffer schon restlos vergessen? Eine wortlose Kranzniederlegung, 29. 7. 1988, Zeitungsschnitt in: UA BASF, PB A.8.3.5./10.

350 Ebd.

351 Vgl. zu Ereignissen, deren Emergenz zu großen Teilen von den Medien abhingen: Lorenz Engell, Das Mondprogramm. Wie das Fernsehen das größte Ereignis aller Zeiten erzeugte und wieder auflöste, um zu seiner Geschichte zu finden, in:

nissen verknüpft, besonders wenn sie noch dazu mit eindrücklichen Bildern in Verbindung gebracht werden konnten – wie beim Jetabsturz bei Ramstein oder dem ICE-Unglück von Eschede. Aus diesen Gründen besetzten diese Ereignisse einen Platz im kulturellen Gedächtnis. Warum diese Ereignisse medial so präsent werden konnten, während andere, nicht weniger opferreiche Unglücke weniger Beachtung erfuhren, wird im weiteren Verlauf der Arbeit ergründet werden.

Zwischenfazit

Der Krieg war vorüber, aber er beeinflusste nach wie vor sowohl das Leben in Deutschland als auch die Katastrophenbewältigung. In Bezug auf Letztere prägte der Krieg die Interpretation des direkten Erlebens des katastrophalen Ereignisses. Deutungsmuster, wie die »Geistesgegenwart« als Schlüssel zum persönlichen Überleben, existierten weiterhin, waren aber ihrer nationalen Bezüge entleert. Zwar standen sie weiterhin im Kontext des »Durchhaltens«, das aber vornehmlich auf das Überleben und zugleich auf das übergeordnete Ziel des Wiederaufbaus gerichtet war und nicht auf überindividuelles Durchhalten in einem rassistischen Krieg, in dem ein »Endsieg« lockte und das Fortexistieren einer »Rasse« zählte.

Dennoch waren die Phänomene Krieg und Katastrophe in der Vorstellungswelt der Zeitgenossen nicht vollständig voneinander getrennt. Dies zeigte sich erstens durch die Verwendung des Begriffs Katastrophe sowohl für Resultate kriegерischer Handlungen als auch für Folgen von nicht-intendierten Schadensereignissen. Zweitens existierte kein Konzept für institutionalisierte Reaktionen auf eine als »Katastrophe« erklärte Schadenslage. Die Reorganisation deutscher Strukturen war noch nicht allumfassend erfolgt. Dass allerdings die Verantwortungsübernahme für Rettung und Fürsorge auch einen gewissen Machtanspruch darstellte, zeigt sich in der Episode der amerikanischen (und britischen) Hilfe auf dem Boden der französisch besetzten Zone. Die »schnelle Rettung«, in diesem Fall der Abtransport der Verletzten und noch mehr die erste Räumung der Trümmer, wäre ohne die Einheit der amerikanischen Pioniere nicht möglich gewesen und fiel den Ludwigshafenern daher und im Kontrast zu den unbeliebten französischen Besatzungskräften besonders positiv auf. Sie demonstrierte eine technische und organisatorische Überlegenheit und war somit auch politisch zu deuten.

Rettungs- und Bergungsarbeiten orientierten sich 1948 an Praktiken der militärischen Verletztenversorgung und der generellen Ersten Hilfe, die keinen Unterschied zwischen den Dimensionen von Unfällen mit wenigen oder hunderten Verletzten kannten. Insofern war die Bewertung einer Rettungsaktion auf Grundlage ihrer Schnelligkeit eine logische Folge, selbst wenn sie die persönlichen Erfahrungen von Verletzten ausblendete. Die Überforderung der Krankenhäuser und damit die Unterversorgung von Patienten wurde, anders als in den folgenden Jahrzehnten, als widriger Umstand und Katastrophenfolge akzeptiert. Rettungsweg und Krankenhäuser waren im Denken der Zeitgenossen unverbunden, wie bereits zuvor im Zusammenhang mit dem Zugangsglück von Genthin erläutert wurde. Zugleich trug dies dazu bei, dass eine vollständige Entfernung der Verletzten vom Ort des Unglücks als erster Erfolg bei der Bewältigung der Katastrophe gelten konnte. Ohnehin machte die Konstellation der Rettung mit vereinten Kräften aus Deutschen und alliierten Kräften der verschiedenen Zonen und deren bildhafte Verbrüderung es zusammen mit der lizenzabhängigen Presse undenkbar, medial Kritik an den Zuständen auszusprechen.

In der medialen Berichterstattung wurde ein sich herausbildender Topos deutlich, der auf weitere Jahrzehnte mit Katastrophenbewältigung einhergehen sollte: Die Deutschen bewiesen mit schneller und aufopfernder Hilfe die Fähigkeit zur Empathie und zum Einsatz für das Leben anderer und verbündeten sich obendrein mit den einstigen Gegnern. Diese Art der Erzählungen konnte dem Geschehen etwas Positives abgewinnen und den Blick auf ermutigendere Themen lenken.

Sieben weitere Elemente und ihr Zusammenwirken beeinflussten die Bewältigung der Katastrophe in der direkten Nachkriegszeit. Dies waren erstens die generelle materielle Not, die auch die Aufrechterhaltung von Versicherungen betraf, und die Notwendigkeit, die Lage zu stabilisieren. Zweitens war die Zeit nach der Katastrophe die Zeit der verschiedenen Akteure, die durch Hilfeleistung und Rettungstätigkeiten auf verschiedenen Gebieten Machtansprüche verdeutlichen, ausbauen oder implementieren konnten. Drittens war die Rechtslage ausschlaggebend, die im Falle der Explosion die Nicht-Haftung der BASF bedingte und damit Hilfsleistungen zur Stabilisierung umso notwendiger machte. Viertens prägte diese Situation auch die Interpretation der Ursache und damit zusammenhängend des Mensch-Technik-Verhältnisses. Fünftens war ein stark hierarchisch geprägtes Verhältnis zwischen Gebenden und Empfangenden sowie, sechstens, die generelle Beschränkung der Sagbarkeit persönlichen Leids ausschlaggebend für eine weitgehende Zurückhaltung der Betroffenen im öffentlichen Diskurs. Siebtens schließlich bezog sich die faktenbasierte Medienberichterstattung vor allem auf offizielle Erklärungen und nicht auf die explizite Sichtbarmachung

von Geschädigten. Diese Gesamtkonstellation an Bedingungen und die gleich zu Beginn der Gesamtbewältigung verkündete schnelle Rettung führten dazu, dass Betroffene aus dem öffentlichen Diskurs und aus dem Sichtfeld der Öffentlichkeit beinahe verschwanden und doch den diskursiven Dreh- und Angelpunkt für die weitere Katastrophenbewältigung bildeten. Dominante Deutungsmuster, deren Anpassung auf die konkrete Situation und die Gegebenheiten und Dynamiken der direkten Nachkriegszeit bedingten die Bewältigung einer Katastrophe. Die Stabilisierung verschiedener Dimensionen von sozialen und wirtschaftlichen Strukturen musste einerseits gewährleistet und andererseits auf die Rezeption der übrigen notleidenden Bevölkerung abgestimmt werden. Im Falle der Katastrophe in der BASF kam noch eine starke Vereinnahmung der Todesopfer und die Herausbildung der Machtposition von Stadtverwaltung und leitenden BASF-Angehörigen im Hilfswerk hinzu. Dieses Ausblenden der Opfer war jedoch generell ein Schlüssel zu einer raschen Bewältigung einer Katastrophe nach den zeitgenössischen Maßstäben. Anpassungsfähigkeit und persönliche Unterordnung unter geltende Verhaltensnormen waren Voraussetzungen für die Regeneration der wirtschaftlichen und sozialen Strukturen und in letzter Instanz auch für ein Wachstum über Wiederherstellungsleistungen hinaus.

Für die Öffentlichkeit war die Katastrophe innerhalb eines Jahres sichtbar bewältigt: Nicht nur waren viele Explosionsschäden beseitigt worden, auch stellte das Hilfswerk seine Arbeit ein und zog ein Fazit der eigenen Arbeit, das unbeteiligten Beobachtenden vermittelte, dass die Betroffenen bestmöglich versorgt waren. Und tatsächlich ging das Hilfswerk und damit die Landesregierung, Stadtverwaltung und BASF über ihre Verpflichtungen hinaus. Die Verwaltungsarbeit war aufwendig und füllte zahlreiche Akten. Dennoch traten die Betroffenen durch die Gemengelage an Voraussetzungen sowohl kurz nach der Katastrophe als auch auf längere Sicht weitgehend in den Hintergrund, so dass das nachfolgende Leid und die Nöte nicht der Öffentlichkeit kommuniziert wurden. Dies trug zur Wahrnehmung einer raschen Bewältigung der Katastrophe bei – die Geschädigten erschienen schließlich versorgt, und damit waren die Folgen weitgehend getilgt. Durch die Konzentration auf Materielles konnte die Katastrophenbewältigung rationalisiert und relativ gesteuert ablaufen. Zu dieser Repräsentation trug auch die Lizenzpresse bzw. die Orientierung der Presse an gewisser Nachzensur und an offiziellen Informationen bei. Die Medienberichterstattung ging auf Betroffene in engen, schematischen Grenzen ein, verortete Frauen in Rollen von trauernden Witwen oder Müttern und Männer in der Position der Geschädigten und der Opfer. Damit homogenisierten Zeitungen die Gruppe der Opfer und ebneten zugleich den Weg, die Toten und Verletzten als Arbeiter der BASF zu betrachten, die wissentlich ihr Leben auf Spiel

gesetzt hatten und als »Opfer des Berufs« gelten konnten. Die fotografische Darstellung der Betroffenen ebnete bestehende Unterschiede zwischen den Opfern ebenfalls ein. Zudem wird – besonders im Vergleich zu späterer Bilderichterstattung von Katastrophenszenarien – deutlich, dass ein Unterschied hinsichtlich der Drastik in Schrift und Bild bestand. Die Bilder zeugten vom Schrecken, ohne verbalisiert werden zu müssen.

Die schriftliche und die Radio-Berichterstattung unterschieden sich kaum und repräsentierten vor allem offizielle Verlautbarungen. Das Radio übertrug Ansprachen und Informationen für die Geschädigten. Konkrete Informationen zum Zustand der Verletzten oder deren Verletzungen wurden nur im Zuge von Genesungsaussichten thematisiert. Insgesamt lag der Fokus auf dem Über- und Weiterleben.

Der zügige Abschluss der Katastrophe erschien den Zeitgenossen auch notwendig, wollte man in die Zukunft blicken und sowohl den Krieg als auch die Katastrophe hinter sich lassen. Es waren nicht die repressiven Verhältnisse einer Diktatur, wie sie noch wenige Jahre zuvor im »Deutschen Reich« geherrscht hatten, die 1948 diesen Umgang mit der Katastrophe und ihren Geschädigten bedingten, sondern es war das Zusammenspiel aus rechtlichen Fragen, der allgemeinen Interpretation der Katastrophe und der Deutung der Mensch-Technik-Beziehung. War kein menschliches Verschulden auszumachen, so konnte doch in offiziellen Stellungnahmen oder Traueransprachen über Ursache und Sinngebung der Explosion nicht geschwiegen werden. Die Interpretation der Katastrophe als Racheakt der Natur, welche die Bannkraft der Technik einmal wieder überwunden hatte, war ein naheliegendes und bereits bekanntes Deutungsmuster, welches die Schuldfrage in die Sphäre des weiterhin Unbekannten verbannte und zugleich durch Verbesserungen die Erhöhung von Sicherheit versprach. Paradoxerweise entlastete diese Interpretation auch die Technik als Akteur, der zwar versagt, aber so seine Schwachstellen offenbart hatte und Verbesserungen möglich machte. Trotz aller Zerstörung, Verletzung und Tod: Der Katastrophenfall war Teil des Schicksals des Arbeiters und somit auch eine Spielart des normalen Verlaufs des Fortschritts. »Der Arbeiter« war heroisch, indem er sich täglich wissentlich der grundlegenden Gefahr und dem Risiko aussetzte. Dies musste er wissentlich und somit auch freiwillig tun, denn er wusste um die Gefahr, wenngleich er sich auf ein gewisses Maß an Sicherheit und Glück verlassen konnte.

Da der Haftungsfall für die BASF nicht eintrat und die Katastrophe die Notlage der Betroffenen weiter verschärfte, sodass sich die soziale Lage in Ludwigshafen und der Pfalz weiter zu destabilisieren drohte, erschien die Schaffung des Hilfswerks notwendig. Dieses sprang den Betroffenen in existenziellen Belangen bei, und mit der finanziellen Stabilisierung der Lage in Westdeutschland wurden sogar in den Folgejahren die Langzeitbezüge im

Zuge der Rentenreform angehoben. Allerdings erschien es dem Hilfswerk gremium entscheidend zu sein, nicht nur sparsam mit den begrenzten Mitteln zu haushalten, sondern auch Konflikte zwischen den Geschädigten oder diesen und der Pfälzischen Bevölkerung zu vermeiden, da diese wiederum destabilisierend wirken könnten. Generell sollte eine Fürsorge, die alle Betroffenen möglichst gleichstellte, zu sozialem Frieden beitragen. Insofern wurde versucht, eine Balance zwischen materieller Hilfeleistung und sozialer Stabilität herzustellen. Auch hierbei gerieten die individuellen Gegebenheiten der Betroffenen in den Hintergrund.

Darüber hinaus konnte damit auch soziale Infrastruktur, wie die Zahlungsfähigkeit der Ortskrankenkasse, abgesichert werden, ohne die sich weitere Folgeprobleme für Versicherte und Krankenhäuser ergeben hätten. Allerdings resultierte aus dieser Gesamtkonstellation auch eine Machtposition der am Hilfswerk beteiligten Personen und Institutionen. Da sich dieses aus Spenden finanzierte und kein rechtlicher Anspruch der Geschädigten existierte, waren diese auf die Entscheidung des Gremiums angewiesen, das letztlich festlegen konnte, was für sie notwendig war. Diese Stellung konnte das Hilfswerksgremium noch dazu dadurch absichern, in dem es auf Notwendigkeit von Dankbarkeit verwies. Durch die Inszenierung, wie beispielsweise die performative Übergabe von Care-Paketen auf dem Marktplatz, wurde die Empfängerrolle der Geschädigten und die Geberposition verschiedener Wohltäter augenfällig. Hinzu kamen von Zeit zu Zeit eindeutige Ermahnungen zu Bescheidenheit und Dankbarkeit, sodass sich das Hilfswerk gegenüber Kritik immunisierte. Die Gründe für eine untergeordnete Machtposition der Betroffenen lagen also nicht allein in der medialen Repräsentation und der Vereinnahmung der Deutungshoheit der Regierung beziehungsweise des Unternehmens, sondern auch in einer restriktiven Hilfspolitik. In einer Zeit, in der aufgrund der existenziellen Notlage ohnehin kaum mit Aufbegehren zu rechnen war, zumal Beschreibungen des persönlichen Leids aus dem öffentlichen Diskurs ausgeklammert blieben, wurden die Geschädigten der Katastrophe als homogene Gruppe repräsentiert, für welche die BASF zusätzlich eine Sprecherfunktion einnahm. Trotz allem wird durch die wenigen Zeugnisse, die von Widerspruch gegen die Maßnahmen zeugen, deutlich, dass die Katastrophe erstens durchaus der BASF als Grundverursacherin zugerechnet wurde und sich die Explosion aus Sicht der Betroffenen nicht unabhängig von ihrer Umgebung aus einer schlechten Laune der Natur ereignet hatte. Daher wähten sich zweitens die Geschädigten, die sich an die BASF oder Stadtverwaltung wandten, durchaus in einer Position, in der sie nach Hilfe verlangen konnten. Auffällig wird dabei nicht nur das Bedürfnis, den Verlust der Toten in einer Form aufgewogen zu sehen, sondern auch die Äußerung einer persönlichen Leerstelle, die von der Landesregierung oder

einer politisch übergeordneten Stelle gefüllt werden sollte. Diese Wünsche allerdings blieben unerfüllt.

Die symbolische Vereinnahmung der Toten als Tote der BASF bei der zentralen Trauerfeier markierte den Beginn eines Aneignungsprozesses, in dem die BASF die Erinnerung an die Katastrophe und deren Tote gestaltete. Mit der Trauerfeier auf dem Friedhof wurde ein performativer Schlusstrich gezogen, der das baldige Ende der Zeit der Trauer (Beflaggung, Tanzverbot) markierte und zugleich erneuter Betonung von Verbrüderung zwischen Deutschen und Franzosen in ihrer Trauer diente. Insgesamt konnten vor allem die BASF und die Stadtverwaltung die Deutungsmacht über die Katastrophe beanspruchen. Die Positiverzählung, angefangen bei der »schnellen« Rettungsaktion, der »Welle der Hilfsbereitschaft« und der schnellen Hilfe für die Katastrophen-geschädigten, bleibt bis heute stabil, wenngleich sich zum Ende des Jahrhundert auch Zeitzeugenerlebnisse unter die Berichterstattung mischten, die zwar an dieser Deutung nicht rührten, aber dennoch das persönliche Leid greifbarer machten. Die Erinnerung an dieses Unglück bleibt jedoch weitgehend auf die Region beschränkt.

3 Vom Wunder zum Alptraum

Die Grubenkatastrophe von Lengede 1963

In den 1960er Jahren war die Bundesrepublik nach den Worten des neu-gewählten Bundeskanzlers Ludwig Erhard im Begriff, »aus der Nachkriegs-zeit herauszutreten«.¹ Mit dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wieder-aufbau und der »rasanten Modernisierung« seit den 1950er Jahren gingen in den 1960er Jahren sozialer und politischer Wandel einher.² Die Politik stand im Zeichen der Bedrohungen des Kalten Krieges und Fragen der Wohl-standssicherung und sozialer Stabilisierung, wie aus der ersten Regierungs-erklärung Erhards deutlich wird. Der technischen Fortentwicklung sowohl in der Produktion als auch im Straßenverkehr und im Militärischen wies er dabei maßgebliche Bedeutung zu.³ Technik war Bezugspunkt und Lösungsansatz vieler Problemfelder der politischen Agenda, so auch einer Bildungsreform, die nicht zuletzt den technischen Vorsprung vor der DDR und der Sowjet-union sichern sollte.⁴

Sozialer und gesellschaftlicher Wandel machte sich unter anderem im Hinblick auf das Konsumverhalten bzw. den Möglichkeiten dazu in einer wirtschaftlichen Boomphase bemerkbar. Freizeit und Medienkonsum wurden zu prägenden Themen, was auch eine gewisse Zuwendung zu persönlichen Interessen, Vorlieben und Erfahrungen im Allgemeinen bedeutete.⁵ Die mediale Öffentlichkeit wurde zunehmend kritischer und bezog Stellung zu gesellschaftlichen Themen wie Geschlechterrollen oder vergangener und aktueller Politik. In diesem Klima, in dem eine zunehmende Politisierung

1 Regierungserklärung Bundeskanzler Ludwig Erhard vom 18. 10. 1963.

2 Axel Schildt, Die 60er Jahre. Politik, Gesellschaft und Kultur am Ende der Nachkriegs-zeit, in: Bernd Hey (Hrsg.), Kirche, Staat und Gesellschaft nach 1945. Konfessionelle Prägungen und sozialer Wandel [= Beiträge zur Westfälischen Kirchengeschichte, Bd. 21], Bielefeld 2001, S. 11-22, hier S. 11.

3 Vgl. Regierungserklärung Bundeskanzler Ludwig Erhard vom 18. 10. 1963.

4 Vgl. Schildt, Die 60er Jahre, S. 16; vgl. Regierungserklärung Bundeskanzler Ludwig Erhard vom 18. 10. 1963, S. 132-133.

5 Der Soziologe Gerhard Schulze spricht deshalb von einer »Erlebnisgesellschaft«, deren Anfänge er in den 1960er Jahren sieht. Vgl. Gerhard Schulze, Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart, Frankfurt a. M., New York⁶ (NY), 1996, S. 531.

der Bevölkerung stattfand, gerierte sich die publizistische Presse nicht mehr als reine Informationsressource, sondern als kritische Beobachtungsinstanz.⁶ Dies bedeutete freilich keine restlose Aufgabe altbekannter Narrative oder den kompromisslosen Bruch mit Tabus.

In dieser politischen und gesellschaftlichen Situation, in der zugleich Impulse zu umfassenden Wandlungsprozessen gegeben, die Verhaftung in altbekannten Deutungs- und Handlungsschemata aber weiterhin spürbar waren, ereignete sich die Grubenkatastrophe von Lengede. Hierbei handelt es sich um eine Katastrophe, die einerseits als technische Katastrophe gedeutet wurde und die Tücken der Technik deutlich machte, andererseits durch die technisierte Rettungsaktion auch Möglichkeiten einer positiven Technikinterpretation bot.

Die Ereignisse von Lengede bieten die Möglichkeit, die Bewältigung einer Katastrophe vor dem Hintergrund des »Wirtschaftswunders«, der Planungseuphorie, des Neuentwurfes einer technisierten Welt und der Automatisierungs- und Entfremdungsangst zu untersuchen.⁷ Wie navigierten die Zeitgenossen, die Presse, die Unternehmensleitung und Politiker zwischen der Zuversicht einer technischen Moderne und deren nicht zu leugnenden Risiken? Des Weiteren ist der praktische Umgang mit den Betroffenen – den Verletzten und Hinterbliebenen – vor dem Hintergrund beginnender Zuwendung der Medizin und der Medien zum Individuum und zu psychotherapeutischen Ansätzen zu beobachten. Die Medienlandschaft selbst befand sich durch die Etablierung des Fernsehens im Umbruch. Dies hatte, wie gezeigt werden wird, entscheidenden Einfluss auf die Rezeption der Überlebenden der Bergwerkskatastrophe und der Berichterstattung über längerfristige Folgen. Die Bewältigung der Katastrophe erschien aufgrund der umfassenden Berichterstattung zum Zeitpunkt der Katastrophe und der daraus resultierenden Popularität der Überlebenden nicht mehr vollständig und abgeschlossen, da das Schicksal Einzelner medial nachverfolgt wurde. Interdiskurse und der beginnende Eingang medizinischen und psychologischen

6 Vgl. Schildt, *Die 60er Jahre*, S. 17–18.

7 Martina Heßler beschreibt zwei Hochphasen der Automatisierungsangst. Die erste Phase der 1950er war gekennzeichnet von der Angst vor der »menschenleeren Fabrik«, vom Ersatz des Menschen durch Maschinen. Damit war auf der einen Seite die Hoffnung nach einer Beseitigung der »Störquelle Mensch« auf der Seite von Ingenieuren verbunden, auf der anderen Seite die Angst der Arbeiter vor Arbeitslosigkeit. Die zweite Phase, in den 1970er und 1980er Jahren, wurde vom Versprechen der »Befreiung des Menschen« von schwerer, monotoner Arbeit gekennzeichnet. Dem entgegen stand die Sorge vor einer Entfremdung des Arbeiters von seiner Tätigkeit, wobei dies ein Diskursstrang zu sein scheint, der von Philosophen und Denkern ausging. Siehe hierzu Martina Heßler, *Zur Persistenz der Argumente im Automatisierungsdiskurs*, in: *APuZ* 66 (2016) 18–19, S. 17–24, hier S. 19–21.

Wissens in die Medienberichterstattung trugen zur Einordnung der persönlichen Folgen der Katastrophe bei. Das »Wunder von Lengede« wurde trotz Dekonstruktionsansätzen zum medialen Mythos, der von Überlebenswillen, Menschlichkeit und technischer Präzision kündete und zum Bezugspunkt nachfolgender Grubenkatastrophen weltweit wurde. Der Beginn der Katastrophe selbst war nicht außergewöhnlich, vielmehr waren es die Versuche der Bewältigung und der mediale Widerhall, die Lengede zu einem Anlass machten, sich in den 1960er Jahren mit den Risiken der Technik und mit ihren Opfern auseinanderzusetzen.

129 Mann waren am 24. Oktober 1963 zur Mittagsschicht in die Erzgrube Mathilde bei Lengede/Broistedt eingefahren.⁸ Ein paar Stunden später – kurz vor 20 Uhr – wurde verstärkter Schlammwasseraustritt unter dem sogenannten Klärteich 12 festgestellt. Der Steiger, der daraufhin die Betriebsleitung informierte und versuchte, die Ursache festzustellen, kam erst gar nicht mehr bis zu der Stelle, in der das Wasser in das Bergwerk eindrang.⁹ Der plötzliche Einbruch des Schlamm-Wassergemisches markierte den Beginn der Bergwerkskatastrophe, deren nachfolgende Rettungsaktion von den berichterstattenden Medien zum »Wunder von Lengede« stilisiert wurde und als solches im kollektiven Gedächtnis der westdeutschen Gesellschaft verhaftete. Insgesamt konnten von den 129 Menschen im Bergwerk 100 aus der Tiefe entkommen oder gerettet werden, 14 davon in zwei Aufsehen erregenden und über Tage andauernden Rettungsaktionen. 29 Männer verstarben jedoch in den gefluteten Stollen.¹⁰ Der gefeierten Rettung gingen für die im Bergwerk Eingeschlossenen Stunden oder sogar Tage der Todesangst in absoluter Dunkelheit, ohne Gewissheit der Errettung und darüber hinaus ohne Nahrung oder Schutz vor der Kälte voraus.¹¹

Die Geschichte der Bergwerkskatastrophe von Lengede erlaubte es vor allem aus der Perspektive der Medienberichterstattung, die rationale, berechnende Herangehensweise der Ingenieure, Techniker und Bergmänner mit einer Sehnsucht nach Menschlichkeit zu vereinen. Letztere beschworen die an-

8 Zu den Vorgängen der Katastrophe vgl. Kurzbericht über den Ablauf der Bergungsarbeiten auf der Eisenerzgrube Lengede/Broistedt und die sich bisher daraus ergebenden Erfahrungen. Anlage zu Punkt 3 der Tagesordnung der Vorstandssitzung des Steinkohlebergbauvereins vom 25. 11. 1963, S. 1-11, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7199.

9 Vgl. ebd., S. 2.

10 Vgl. Pressenotiz der Staatsanwaltschaft Hildesheim betr. Verfahren Lengede vom 17. 12. 1965, S. 2, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100.

11 Vgl. dazu den eindrücklichen Bericht von Bernhard Wolter in seinen Lebenserinnerungen: Bernhard Wolter, *Du liebtest Leben. Das Wunder von Lengede und was danach kam*, München 1988.

wesenden Journalisten für ihr Publikum herauf, während sie tagelang neben dem Bohrgestänge im kalten Novemberregen auf einem niedersächsischen Rübenacker ausharrten und auf das ersehnte »Wunder« hofften. Für die Zeitgenossen handelte es sich vor allem um eine technisch bedingte Katastrophe, deren Problemstellungen wiederum mit Hilfe von Technik und Akribie, für manche auch mit Menschlichkeit oder gar mit Gottes Hilfe zu lösen waren.¹² Ein Journalist des *Ost-West-Kuriers* urteilte: »In Lengede wütete nicht eine Unwetterkatastrophe, gegen die der Mensch ohnmächtig ist. Hier ging es um ein Versagen der Technik, für die der Mensch verantwortlich ist.«¹³

Die Szenerie, vor der sich dieses Ereignis abspielte, war von Technik geprägt. Ein Bergwerk ist ein komplexes Gebilde aus Stollenbauten, das mit elektrischer Energie und Luft zum Atmen versorgt werden muss.¹⁴ Die Luftzufuhr, die sogenannte Bewetterung, muss über angelegte Wetterschächte, Wetterbohrlöcher und Frischluftleitungen gewährleistet werden.¹⁵ Die technische Ausstattung von Bergwerken wird stets an die technischen Möglichkeiten angepasst. 1963 waren die Anlagen mit Kommunikationsmitteln wie Telefonen sowie mit Transportmitteln, zum Beispiel Grubenloks, Förderkörben für Personen und Förderbändern für abgebautes Material ausgestattet. Ebenso war der Einsatz von Pumpen notwendig.¹⁶ Zum Erzabbau wurde zudem regulär Sprengstoff eingesetzt, der fachmännisch gelagert und verwendet werden musste.¹⁷

Von außen gesehen waren die großen Fördertürme augenfällig. Der »Schacht Mathilde« war für das Bergwerk in Lengede/Broistedt namensgebend.¹⁸ Auch übertage war der Einsatz von Maschinen – beispielsweise

12 Vgl. den Beitrag von Alexander Mitschlich, der die Katastrophe im Bergwerk auf falschen Umgang mit Technik und fehlerhafte Berechnungen zurückführt. Überlegungen nach dem Unglück von Lengede: Stirbt man zu leicht in unserer Welt der Technik? in: *Die Zeit* 45 (1963). Ebenso wurden die staatsanwaltlichen Untersuchungen als Ermittlungen einer technisch bedingten Katastrophe geführt, die auch die Zeitungen als solche interpretierten. Vgl. exemplarisch: Fast drei Jahre nach der Katastrophe: 126 Zeugen und 8 Sachverständige sollen im Fall Lengede aussagen. Landesgericht Hildesheim vor der Entscheidung über Prozeßführung, in: *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 30. 7. 1966.

13 Licht und Dunkel über Lengede, in: *Ost-West-Kurier* 11 (1963) H. 3.

14 Vgl. Art. Bewetterung, in: Walter Bischoff, Heinz Bramann, Friedrich Dürrer u. a. (Hrsg.), *Das Kleine Bergbaulexikon*, Essen 2010, S. 61.

15 Vgl. ebd.

16 Vgl. für die Angabe der Tätigkeiten untertage: Kurzbericht über den Ablauf der Bergungsarbeiten auf der Eisenerzgrube Lengede/Broistedt, S. 1.

17 Vgl. Wolter, *Du liebstes Leben*, S. 12.

18 Vgl. Kurzbericht über den Ablauf der Bergungsarbeiten auf der Eisenerzgrube Lengede/Broistedt, S. 1. Die Grube Mathilde wurde zum Jahresende 1977 geschlossen. Vgl. Fritz Krüger, *Fossilien aus Lengede. Geologie – Bergbau – Paläontologie*, Braunschweig 2005, S. 35–37.

in der Schlosserei – grundlegend für das Zusammenspiel sämtlicher Anlagen und Personen, um die Erzförderung zu bewerkstelligen. Zusammenfassend betrachtet war das Bergwerk ein Verbund aus technischen Elementen, Maschinen und berechneten Anlagen, die durchaus störanfällig waren.

Von 1875 bis kurz nach dem ersten Weltkrieg wurde bei Lengede Eisenerz im Tagebau abgebaut, danach wurde auf den Abbau untertage umgestellt.¹⁹ Ein paar der ehemaligen Tagebauten dienten als sogenannte Klärteiche.²⁰ Das Lengeder Eisenerzvorkommen war stark mit Schlamm versetzt, und um es weiter verarbeiten zu können, musste das Eisenerz zunächst ausgewaschen (aufbereitet) werden.²¹ Das Wasser aus der Erzwäsche wurde nachfolgend in die Klärteiche geleitet, damit sich der Schlamm dort absetzen konnte. Einer dieser Klärteiche war 1963 für das Grubenunglück ursächlich.²² Fünf alte Stollen führten von diesem ehemaligen Tagebau, der als Klärteich mit 712.000 Kubikmeter Schlammwasser gefüllt war, direkt in das Grubenfeld.²³ Gegen Wassereinbruch waren diese auf speziell konstruierte und berechnete Weise abgedichtet.²⁴ Ein Bergwerk besteht aus mehreren horizontalen Ebenen oder »Stockwerken« in unterschiedlichen Tiefen, den sogenannten Sohlen.²⁵ In der Bergmannsprache wird von Sohlen auf unterschiedlichen Teufen gesprochen.²⁶ In Lengede gab es Sohlen auf jeweils 60, 90 und 100 Metern Teufe.²⁷ Von diesen gingen jeweils weitere sogenannte Strecken ab, an denen Abbaupunkte bzw. Abbaukammern lagen.²⁸ Auf dem sogenannten Bremsberg wurde das abgebaute Material an die Oberfläche transportiert.²⁹

19 Vgl. Kurzbericht über den Ablauf der Bergungsarbeiten auf der Eisenerzgrube Lengede/Broistedt, S. 1.

20 Vgl. ebd.

21 Vgl. ebd.

22 Vgl. Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Erzgrube Lengede-Broistedt, S. 1, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100; vgl. auch Pressenotiz der Staatsanwaltschaft Hildesheim betr. Verfahren Lengede vom 17.12.1965, S. 1.

23 Vgl. ebd.

24 Vgl. ebd., S. 4.

25 Vgl. Art. Sohle, in: Kleines Bergbaulexikon, S. 310.

26 Vgl. Art. Teufe, in: Kleines Bergbaulexikon, S. 340.

27 Vgl. Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Eisenerzgrube Lengede-Broistedt vom 2.1.1964, in: NLA Hannover, Nds. 500 Acc. 10 88 Nr. 2. Vgl. auch Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Erzgrube Lengede-Broistedt, S. 3.

28 Vgl. Kurzbericht über den Ablauf der Bergungsarbeiten auf der Eisenerzgrube Lengede/Broistedt, S. 2. Zur Strecke vgl. Art. Strecke, in: Kleines Bergbaulexikon, S. 330.

29 Der Bremsberg (ein »aufgefahrener Flözberg«) besitzt eine Förderanlage für das abgebaute Material. Siehe Art. Bremsberg, in: Kleines Bergbaulexikon, S. 82.

Als die Abdichtung am 24. Oktober 1963 brach, floss fast das gesamte Schlamm-Wassergemisch in das Bergwerk ein und überflutete es von der 100m-Sohle bis zur 60m-Sohle hinauf.³⁰ Die Stromversorgung brach kurz darauf zusammen, sodass die Bergleute weder über die Grubentelefone benachrichtigt werden konnten noch durchgehend Licht hatten, um einen Weg nach draußen zu finden.³¹ Die vom Wasser Überraschten versuchten auf unterschiedliche Weise, sich in Sicherheit zu bringen. Sieben gelang es, den Weg bis zur 60m-Sohle und den Bremsberg zu erreichen und nach etwa einem Tag über ein Floß gerettet zu werden.³² Drei Personen waren auf der 100m-Sohle vom Wasser eingeschlossen worden, das aber durch den Überdruck, den die aufgestaute Luft erzeugte, nicht bis zu den drei Bergmännern vordringen konnte.³³ Aus dieser Lage wurden die Männer nach drei Tagen durch eine Suchbohrung aufgefunden und nach weiteren fünf Tagen unter Einsatz einer sogenannten Dahlbuschbombe³⁴ und unter Einsatz einer Druckkammer aus ihrem Gefängnis untertage befreit.³⁵ Die übrigen Bergleute wurden daraufhin für tot erklärt.³⁶ Doch da die Bergmänner übertage, die sogenannten Kumpel, nicht aufgaben und die Hüttenleitung von einer weiteren Suchbohrung an einer bis dahin nicht in Betracht gezogenen Stelle überzeugten, wurden einen

30 Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Erzgrube Lengede-Broistedt, S. 3.

31 Vgl. Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Erzgrube Lengede-Broistedt, S. 3; vgl. ebenfalls den detaillierten Bericht der Hannoverschen Presse: Wird Lengede-Unglück zum Justizskandal?, in: Hannoversche Presse vom 16. 12. 1965. Die in diesem Kapitel zitierten Zeitungsartikel stammen, sofern nicht im Quellenverzeichnis anders angegeben, aus Zeitungsschnittsammlungen (häufig ohne Seitenangaben) des Niedersächsischen Landesarchivs Abt. Wolfenbüttel (1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7133; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7185; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7186; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7102; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7124; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7130; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7132) und des Niedersächsischen Landesarchivs Abt. Hannover (Nds. 50 Acc. 2008/010, Nr. 100/3; Nds. 500 Acc. 166/95, Nr. 132; Nds. 500 Acc. 166/95, Nr. 134).

32 Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Erzgrube Lengede-Broistedt, S. 7.

33 Vgl. Pressenotiz der Staatsanwaltschaft Hildesheim betr. Verfahren Lengede vom 17. 12. 1965, S. 2.

34 Vgl. ebd. Bei einer Dahlbuschbombe handelt es sich um eine »nach der Zeche Dahlbusch benannte« Bergungskapsel oder einen »zylindrische[n] Hohlkörper aus Stahlblech, mit dem eingeschlossene Bergleute durch ein Rettungsbohrloch befreit werden können.« Art. Dahlbuschbombe, in: Kleines Bergbaulexikon, S. 89.

35 Vgl. beispielsweise die Meldung: Drei Bergleute sind noch am Leben. Landestrauer um die Opfer von Lengede, in: Die Harke vom 28. 10. 1963. Die Druckkammer ermöglichte es den drei Bergmännern, sich an den Luftdruck und den Stickstoffgehalt im Blut übertage anzupassen, da sie tagelang Überdruck ausgesetzt waren.

36 Vgl. exemplarisch die Meldung: Tagebuch der Katastrophe, in: FAZ vom 2. 11. 1963.

Tag später weitere elf Männer lebend durch eine Suchbohrung aufgefunden.³⁷ Bei diesen handelte es sich um zehn Bergmänner und einen Elektroinstallateur der Firma Siemens, in deren Auftrag er im Schacht Anlagearbeiten verrichten sollte.³⁸ Die Dramatik des vom Zufall beeinflussten Auffindens prägte zu nicht geringem Anteil die Erzählung eines Wunders. In ihrer Verzweiflung hatte sich eine Gruppe aus zunächst 21 Männern in eine Bruchhöhle, einen sogenannten »Alten Mann«, geflüchtet.³⁹ Dieser Bereich des Bergwerks war bereits »ausgeerzt«, das bedeutet, dass dort nicht mehr abgebaut wurde und die Stempel (Stützen) gegen den Einbruch des Hohlraumes nicht mehr vorhanden waren.⁴⁰ Durch herabstürzende Gesteinsplatten kamen zehn der ursprünglich 21 Männer in den folgenden Tagen ums Leben.⁴¹ Die übrigen elf erlebten den Tod ihrer Kameraden und Leidensgenossen unmittelbar mit, zunächst noch im Lichtschein der Grubenlampen, die aber nach einer Weile verloschen und die Gruppe in vollkommener Dunkelheit zurückließen.⁴² Die Belastung durch Hunger, Kälte, die ständige Lebensgefahr, die direkte Nähe zu den Toten, die zudem noch in dem Wasser lagen, das sie trinken mussten, und die wachsende Ungewissheit über Tage war für die Eingeschlossenen kaum zu ertragen.⁴³ Zehn Tage mussten sie dort ohne Verbindung zur Außenwelt ausharren, bis die Suchbohrung neue Hoffnung brachte. Die Rettungsbohrung benötigte weitere vier Tage.⁴⁴

Da sich die Bruchhöhle ständig veränderte, war sie nicht kartiert, sodass man oberirdisch nur vermuten konnte, wo sich Menschen aufhielten.⁴⁵ Der ausgewählte Bohrpunkt für die Suchbohrung am 2. und 3. November war also genauso wahrscheinlich wie viele andere auch. Er war außerdem ursprünglich von den Markscheidern (Vermessungsingenieuren) an einer Stelle

37 Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Erzgrube Lengede-Broistedt, S. 16-17.

38 Vgl. zu den grundlegenden Abläufen und Details Werner Cleve, Das Wunder von Lengede, in: Braunschweigische Heimat 100 (2014) 1, S. 6-11; zum »Alten Mann« vgl. S. 6.

39 Vgl. Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Erzgrube Lengede-Broistedt, S. 17; vgl. auch den persönlichen Erlebnisbericht: Wolter, Du liebstes Leben, S. 30.

40 Vgl. Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Erzgrube Lengede-Broistedt, S. 17; vgl. Wolter, Du liebstes Leben, S. 30.

41 Vgl. Pressenotiz der Staatsanwaltschaft Hildesheim betr. Verfahren Lengede vom 17.12.1965, S. 8.

42 Vgl. Wolter, Du liebstes Leben, S. 30.

43 Vgl. ebd.

44 Vgl. ebd., S. 23-213.

45 Dies geht hervor aus dem Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Erzgrube Lengede-Broistedt, S. 16.

festgesetzt worden, an der Werksgleise verliefen, sodass man die Suchbohrung etwas abseits davon niederbrachte.⁴⁶ Dies erwies sich als glücklicher Zufall, da durch diese Verschiebung der Aufenthaltsort der verbleibenden elf Männer getroffen wurde. Die nachfolgende Rettungsbohrung war durch das brüchige Gestein kompliziert und musste mit größter Vorsicht unternommen werden, da weitere Gesteinsplatten des lockeren Mergels die festsitzenden Männer zu erschlagen drohten. Schließlich gelang die Rettung der elf Überlebenden am 7. November 1963 unter den Augen der Presse und der interessierten Weltöffentlichkeit.

Wurden die 29 Toten in der Folgezeit zwar gelegentlich mahnend in Presse und Ansprachen erwähnt, so war das Interesse an den Überlebenden sehr viel größer. Umso tragischer erschien es zwei Jahre später, als die Zeitungen von drei weiteren Männern berichtete, die zum Zeitpunkt des »Wunders« noch am Leben gewesen sein mussten, die aber erst später nach dem Abpumpen des Schlamm-Wassergemisches tot aufgefunden worden waren.⁴⁷

3.1 Unter ärztlicher Beobachtung. Rettungsmedizinischer Paradigmenwechsel

Vordergründig unterscheidet sich die Rettung der Bergmänner von Lengede von den bisher betrachteten Fallstudien in der Beziehung, dass es hier nicht darum ging, in kürzester Zeit eine große Menge Verletzter zu versorgen und abzutransportieren. Dennoch kamen hier Institutionen zum Einsatz und zeigten sich Neuerungen in Rettungslogiken und Rettungstechniken, die von einem grundlegenden Wandel kündeten. Die Rettungslogiken bei dieser Katastrophe können als exemplarisch für den Einsatz bei Katastrophen gelten und zugleich durch die Einbindung des sogenannten »Clinomobils« als wegweisend für weitere Entwicklungen. Außerdem wurde die Katastrophe von Lengede von Ärzten genutzt, um über die Ausgestaltung der Rettung im Katastrophenfall (auch bei einer großen Zahl von Verletzten) zu reflektieren, wie gezeigt wird. Im zeitgenössischen Diskurs um den Katastrophenschutz

46 Vgl. Der Tiefstand ist überwunden, in: Berliner Morgenpost vom 8. II. 1963; vgl. auch das Zeitzeugengespräch mit dem Steiger Helmut Müller im Zeitzeugenportal, Unvorstellbare Rettungsaktion in Lengede, [https://www.zeitzeugen-portal.de/videos/Qldo36F_ibE], letzter Zugriff am 11. I. 2023; ebenso bei Cleve, das Wunder von Lengede, S. 10.

47 Vgl. Anklage wegen des Grubenunglücks von Lengede, in: FAZ vom 18. 12. 1965; vgl. auch: Fast drei Jahre nach der Katastrophe: 126 Zeugen und 8 Sachverständige sollen im Fall Lengede aussagen, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 30. 7. 1966; Wie lange kämpften die Kumpel gegen den Tod?, in: 8 Uhr Blatt vom 3. I. 1966.

fiel »Lengede« nicht durch die langwierige Rettung Einzelner aus dem Raster rettungsmedizinischer Überlegungen, sondern war vielmehr Anlass zur Auseinandersetzung mit technischen Katastrophen. In den 1950er und 1960er Jahren begannen einzelne Mediziner die zuvor bestehenden Rettungslogiken zu reflektieren und zu problematisieren. Die 1960er Jahre zeichneten sich durch erste Impulse zu einem Paradigmenwechsel im Rettungswesen und die Ausgestaltung eines definierten »Katastrophenfalls« aus, was auch ein stärkeres Augenmerk auf Verletzte nach sich zog.

Nachdem die elf Männer aus der Bruchhöhle gerettet worden waren, erfolgte nicht, wie es in den Jahrzehnten zuvor üblich gewesen wäre, der sofortige Abtransport in ein umliegendes Krankenhaus. Stattdessen trugen die Retter sie zunächst zum Clinomobil, einem experimentellen Fahrzeug, das mit medizinischen Gerätschaften ausgestattet war und sogar Röntgenaufnahmen und Operationen ermöglichte.⁴⁸ Welche Verletzungen die Elf aufwiesen oder sich bei der Rettungsaktion aus dem brüchigen Gestein zuziehen konnten, war bis zuletzt nicht durch Befragungen eindeutig festzustellen bzw. vorauszusehen. Über eine Sprechverbindung hatten Ärzte Kontakt mit den Eingeschlossenen gehabt, Ratschläge erteilt und über die Medikamenten- und Nahrungsmittelversorgung entschieden.⁴⁹ Im Clinomobil wurden die Geretteten nacheinander untersucht und ihre »Vitalfunktionen«, das heißt Bewusstsein, Atmung und Kreislauf, geprüft, bevor an den Weitertransport in ein Krankenhaus gedacht werden konnte.⁵⁰ Das Clinomobil war zu Beginn der 1960er Jahre als Modellprojekt entwickelt worden, um der Idee Rechnung zu tragen, Verletzte am Unfall- oder Katastrophenort medizinisch versorgen zu müssen.⁵¹ In den 1950er und 1960er Jahren war unter dem Eindruck der steigenden Verkehrsunfallzahlen von Ärzten beobachtet worden, dass die meisten Verletzten auf dem Transport verstarben.⁵² Ausschlaggebend für diesen Wandel des Rettungssystems waren die Todesfälle im Straßenverkehr, die als einzeln auftretende Unfälle nicht als Katastrophe galten. Um vermeidbare Todesfälle zu verhüten, begannen einzelne Ärzte, den Transport ins Krankenhaus bzw. in die Klinik mit der dortigen Behandlung zusammen-

48 H. Gatzemeier, Erste ärztliche Eindrücke von den Elf Bergleuten im Clinomobil, in: MMW 105 (1964) 36, S. 1574, Digitalisat des Niedersächsischen Landesarchivs: NLA Hannover, 1009 N ZG. 55_2001, Nr. 7134, Aufn. 047.

49 Vgl. H. Kellner, Einsatz und Betreuungsmaßnahmen der zivilen Organisationen, in: MMW 105 (1964) 36, S. 1557-1572, hier S. 1562, Digitalisat des Niedersächsischen Landesarchivs: NLA Hannover, 1009 N ZG. 55_2001, Nr. 7134, Aufn. 35.

50 Vgl. Wolter, Du liebstes Leben, S. 226-227; vgl. auch Gatzemeier, Erste ärztliche Eindrücke von den Elf Bergleuten im Clinomobil, S. 1574.

51 Vgl. Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 64-69.

52 Vgl. ebd., S. 62.

zudenken.⁵³ In diesem Zusammenhang entstand der Begriff der »Rettungskette«, der als gedankliches Bild die Schritte der Behandlung vom Unfallort über den Transport zur Behandlung im Krankenhaus verband und die strikte Trennung der dazugehörigen Diskurse aufhob.⁵⁴

Das Sanitätspersonal verfügte in den 1950er und 1960er Jahren über eine erweiterte Erste-Hilfe-Ausbildung, hatte aber weder die Kenntnisse noch die Ausrüstung für komplexere Wiederbelebungs- oder Schockbehandlungen.⁵⁵ Die Ausstattung von Krankenwagen war bis 1955 nicht normiert gewesen und stand auch noch in den 1960er Jahren privaten Transportunternehmern offen.⁵⁶ Daher blieben lebensbedrohliche, aber potenziell behandelbare Zustände unbehandelt oder wurden durch den Transport selbst verschlimmert.⁵⁷ Der Einsatz von Ärzten und medizinischem Gerät am Unfallort bedeutete zugleich eine Absage an den Gedanken der »schnellen Rettung«. Damit einher gingen zwei Ideen: Erstens musste bei einer hohen Zahl an Verletzten zwischen Verletzungsgraden unterschieden werden, um diejenigen als erstes zu behandeln, die es am nötigsten hatten. Triage war bei früheren Katastrophen bereits zu beobachten gewesen, erhielt aber durch die Anwesenheit eines Notarztes mit spezialisierter medizinischer Ausrüstung neue Bedeutung.

Zweitens wurde auf die Verteilung von Patienten auf die Krankenhäuser größeres Augenmerk gelegt. Die Stabilisierung von Patienten ermöglichte auch längere Transportwege, sodass auch Kliniken angefahren werden konnten, die entweder besser ausgestattet oder gar auf bestimmte Verletzungsmuster spezialisiert waren.⁵⁸ Städtische Krankenhäuser waren mit schweren Verletzungen oder komatösen Patienten in der Regel überfordert.⁵⁹ Außerdem entlastete der Gedanke der Verteilung, der Allokation, die einzelnen Häuser und verhinderte so Überfüllung, lange Wartezeiten und Behandlungsverzögerungen, wie sie bereits für andere Katastrophenfälle geschildert worden sind. Die 1960er Jahre waren in dieser Hinsicht eine Zeit erster Impulse für einen Umbruch im Rettungssystem, mit der eine Zuwendung zur Versorgung individueller Verletzungen einherging. Allerdings kann für 1963 noch nicht davon die Rede sein, dass sich dieser Gedanke vollständig durchgesetzt hatte.

53 Vgl. ebd., S. 69–70.

54 Vgl. ebd., S. 69.

55 Vgl. ebd., S. 50–51.

56 Vgl. ebd., S. 48–50.

57 Peter Sefrin, Geschichte der Notfallmedizin in Deutschland – unter besonderer Berücksichtigung des Notarztdienstes, in: *Anästhesiologie, Intensivmedizin, Notfallmedizin, Schmerztherapie* 38 (2003) 10, S. 623–629, hier S. 625.

58 Vgl. W. Kunze, Unfallchirurgische Maßnahmen bei den Geretteten, in: *MMW* 105 (1964) 36, S. 1572–1573, hier S. 1573, Digitalisat des Niedersächsischen Landesarchivs, NLA Hannover 1009 N ZG. 55_2001, Nr. 7134, Aufn. 45–46, hier Aufn. 46.

59 Vgl. Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 67.

Nach wie vor hielten viele Klinikärzte am Paradigma der »schnellen Rettung« fest, die den Patienten so rasch wie möglich ins Krankenhaus brachte, wo erst die medizinische Behandlung begann.⁶⁰ Das Clinomobil und andere vergleichbare experimentelle Einrichtungen waren kaum und meist nur in größeren Städten verbreitet, stellten aber erste Versuche dar, einen Paradigmenwechsel in der bundesrepublikanischen Unfall- und Katastrophenrettung anzustoßen.⁶¹ Clinomobile wiesen durch hohe Kostenintensität und Schwerfälligkeit durch ihre Größe nicht nur Vorteile auf, sondern auch Nachteile, die einem flächendeckenden Einsatz im Wege standen.⁶² Als Lösung wurde das deutsche Notarztssystem entwickelt, das das Zusammentreffen von einem gut ausgerüsteten Rettungswagen mit einem eigenständigen, mobilen Notarzt am Einsatzort ermöglichte.⁶³ Für das 19. und 20. Jahrhundert sei, so Martina Heßler, der Versuch dominierend gewesen, »Risiken mittels Technik zu minimieren, Sicherheit mit Technik herzustellen und Unfälle mit der ›Weiterentwicklung‹ von Technik zu beantworten.«⁶⁴ Diese Einsicht in die technische Kultur lässt sich auf das Rettungswesen und auf den Katastrophenschutz übertragen: Den Gefahren des Straßenverkehrs, der zunehmend technisierten Umgebung und nicht zuletzt der Gefahr eines atomar geführten Krieges begegnete man mit technischer Aufrüstung der Ausrüstung und der professionelleren Weiterbildung der Sanitäter bzw. der »Verärztlichung« der Notfallrettung (Kessel).⁶⁵

Die 1950er und 1960er Jahre waren eine Phase der Strukturierung und Re-Strukturierung der zuständigen Institutionen und rechtlichen Regelungen von Schutz- und Hilfsaufgaben.⁶⁶ Die Planung von Maßnahmen bzw. die Organisation der Ausbildung freiwilliger Helfer für den Verteidigungsfall fielen 1963 in die Zuständigkeit des Bundesamts für zivilen Bevölkerungsschutz.⁶⁷ Der Fokus der bundesdeutschen Vorsorge lag klar auf einem mög-

60 Vgl. ebd.

61 Vgl. ebd., S. 64-69.

62 Vgl. ebd., S. 67.

63 Die Gründung der Björn-Steiger-Stiftung als Reaktion auf den Tod des Jungen Björn Steiger durch zu späte medizinische Versorgung machte auf die Bedeutung der Verfügbarkeit von Rettungshilfe aufmerksam und kombinierte die Forderung nach schneller Rettung im Sinne schnellen Erscheinens und angepasster medizinischer Versorgung. Vgl. dazu Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 85-87. Zur Entwicklung des Notarztsystems aus den experimentellen Clinomobil-, Einsatzarzt- und Notarztmodellen vgl. Robert Stangl, Entstehung und Entwicklung von Notarztssystemen in der Bundesrepublik Deutschland in den 50er und 60er Jahren, Köln 2000.

64 Heßler, Kulturgeschichte der Technik, S. 177.

65 Vgl. Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 72-77.

66 Siehe hierzu: Diebel, Atomkrieg und andere Katastrophen.

67 Siehe Gesetz zur Errichtung des Bundesamtes für den zivilen Bevölkerungsschutz

lichen Kriegsfall und weniger auf Gefährdungsszenarien im Frieden. In beiden Fällen waren dieselben Rettungs- und Hilfsorganisationen beteiligt, sodass sie und das Rettungssystem nach der Logik des »Doppelnutzens« einen Überschneidungspunkt zwischen Katastrophen- und Verteidigungsfall darstellten.⁶⁸ Nach den Bestimmungen des Art. 30 des Grundgesetzes fiel die Abwehr von Gefahren in die Zuständigkeit der Länder.⁶⁹ Hinsichtlich der lokalen Organisation und Einsatzleitung unterschieden sich also Katastrophen- und Kriegseinsätze, obwohl in beiden Fällen die Rettungs- und Hilfsorganisationen zum Einsatz kommen sollten: Die Aufgabe von Kreisdirektoren war es, an lokale Gegebenheiten angepasste und aktuelle Katastrophenschutzpläne aufzustellen und den Einsatz der Rettungs- und Hilfsinstitutionen zu koordinieren.⁷⁰ Den Einsatz der Rettungs- und Hilfsdienste leitete damit ein lokal ansässiger Politiker, der die Bedingungen vor Ort zu kennen hatte und zuvor auf lokale Risiken und denkbare Katastrophenszenarien vorbereitet sein musste.⁷¹

Der Zivilschutz trat die Nachfolge des nach 1945 wiederbelebten zivilen Luftschutzes an, firmierte aber offiziell ab 1964 unter dem weniger militärisch konnotierten Begriff.⁷² Von diesem Zeitpunkt an wurde der Katastrophenschutz als Unterpunkt des Zivilschutzes und als Teil der zivilen Verteidigung verstanden, blieb aber rechtlich und organisatorisch nach wie vor vom Verteidigungsfall getrennt. Wolfram Geier und Jochen Molitor betrachten zwar Katastrophen- und Zivilschutz bis in die 1990er Jahre als Einheit, doch die rechtliche Trennung und die Ausgestaltung der Zuständigkeiten und Praktiken vor Ort machten die Katastrophe immerhin zu einem eigenen Phänomen im Diskurs.⁷³ Martin Diebel beobachtet, dass sich der »Zivilschutz vom Kontext

vom 5. 12. 1958, in: Bundesgesetzblatt Nr. 43 vom 10. 12. 1958.; Vgl. auch Franke, Ein Haus im Wandel der Zeit, S. 16.

68 Vgl. Diebel, Atomkrieg und andere Katastrophen, S. 95.

69 Vgl. Franke, Ein Haus im Wandel der Zeit, S. 17.

70 Vgl. Kellner, Einsatz und Betreuungsmaßnahmen der zivilen Organisationen, S. 1557-1558, Aufn. 30-31; vgl. auch Günter Zeapernick, Lengede, in: THW-Monatszeitschrift 1963, H. 12, S. 1-9, hier S. 6; vgl. Molitor, Katastrophe als Beruf, S. 38.

71 In Lengede war neben dieser zivilen Einsatzleitung noch eine technische Einsatzleitung des Oberbergamtes für die Bohrungen notwendig, vgl. Kellner, Einsatz und Betreuungsmaßnahmen der zivilen Organisationen, S. 1557-1558, Aufn. 30-31.

72 Die Wiedereinführung des Luftschutzes, der sowohl für Kriegszustände als auch für Natur- und Technikkatastrophen zuständig war, erschien den Verantwortlichen unter dieser Namensgebung nicht durchführbar. Als zu stark wurde die Ablehnung solcher Strukturen durch die westdeutsche Bevölkerung von den Verantwortlichen wahrgenommen, die auf einen neuen Krieg vorzubereiten schienen. Vgl. Franke, Ein Haus im Wandel der Zeit, S. 17.

73 Mit dem Gesetz über die Erweiterung des Katastrophenschutzes (KatSG) wurde 1968 die begriffliche und organisatorische Trennung unter gleichzeitiger Zusammen-

der Gesamtverteidigung« löste und zu einem Politikfeld und staatlichem Aufgabenbereich wurde, »der neben dem Krieg zunehmend die administrative sowie praktische Bewältigung anderer, nicht-militärischer Bedrohungslagen als Funktion des Staates auffasste«.74 Waren Krieg und technische Katastrophe in der Wahrnehmung der Deutschen und der Organisation der Bewältigung bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges eins, so wurde die Katastrophe nun zu einem eigenen Konzept mit feststehenden bürokratischen Zuständigkeiten entwickelt. Die Schwerpunktlegung auf die zivile Verteidigung im Zivilschutz wirkte sich dennoch medizinpraktisch auf den Katastrophenschutz aus.

Die Gefahr eines atomaren Krieges lenkte den Blick deutscher Mediziner – in der Regel handelte es sich dabei um Sanitätsoffiziere der Bundeswehr – auf das Problem der medizinischen Massenversorgung, das allerdings ebenso bei großen technischen Katastrophen wie Gruben-, Zug- und Flugzeugkatastrophen oder Explosionen bestand. Der für diese medizinisch nicht klar umrissene Problemlage verwendete Begriff der »Wehrmedizin« dominierte im Diskurs bis in die 1980er Jahre, als der Begriff »Katastrophenmedizin« etabliert wurde.75 Obgleich dabei stets die Gemeinsamkeiten zwischen Katastrophe und Kriegsfall betont wurden, nahmen Überlegungen zur Versorgung einer unübersehbaren Zahl betroffener Zivilisten im Kriegsfall deutlich größeren Raum in der Diskussion darüber ein.76 Durch den Doppelnutzen der Rettungsstrukturen im Krieg und im Frieden unter dem Dach des Zivilschutzes wirkten sich militärische Zielsetzungen bei der Konzeption von Massenversorgung auch auf Katastrophenfälle aus.77 Da sie in erster Linie von Militärärzten, die oftmals

führung beider Szenarien unter der Zuständigkeit der Zivilschutzorganisationen deutlich festgelegt. Daraus folgte, dass die für den Katastrophenschutz zuständigen Länder am Zivilschutz mitwirken mussten, der Bund aber die Länder, Landkreise und Hilfsorganisationen mit Ausstattung und Ausbildung unterstützte, sodass sie sowohl für den Katastrophenfall als auch für den Verteidigungsfall einsatzfähig waren (Doppelnutzen). Vgl. Molitor, *Katastrophe als Beruf*, S. 38; vgl. Wolfram Geier, *Zwischen Kriegsszenarien und friedenszeitlicher Katastrophenabwehr: Zur Entwicklung der zivilen Verteidigung in der Bundesrepublik Deutschland unter besonderer Berücksichtigung des Zivilschutzes und seiner Reformen vor und nach Beendigung des Kalten Krieges*, Marburg 2003, S. 183–192. Vgl. auch Cecilé Stephanie Stehrenberger, Svenja Goltermann, *Disaster Medicine. Genealogy of a Concept*, in: *Social Science and Medicine* 120 (2014), S. 317–324.

74 Diebel, *Atomkrieg und andere Katastrophen*, S. 20.

75 Vgl. Molitor, *Katastrophe als Beruf*, S. III–III3.

76 Vgl. ebd., S. III5.

77 Allerdings handelten sich die Befürworter nicht selten Kritik ein. Die Debatte um die Katastrophenmedizin wurde jedoch weniger in den 1960er als in den 1980er Jahren geführt, als Katastrophenmediziner in den Verdacht gerieten, einen Atomkrieg führbar erscheinen zu lassen. Siehe hierzu: Claudia Kemper, *Medizin gegen den Kalten Krieg. Ärzte in der anti-atomaren Friedensbewegung der 1980er Jahre*,

den Zweiten Weltkrieg miterlebt hatten, entworfen wurde, sie vorrangig militärischen und erst in zweiter Instanz zivilen Zwecken dienen sollte und zuvor keine zivile Katastrophenmedizin existiert hatte, waren die Praktiken der Katastrophenmedizin aus der Militärmedizin entlehnt.⁷⁸ Zugleich machte der planmäßige Einbezug von Praktiken wie der Triage und der Allokation, aber auch der Einsatz des Clinomobils beziehungsweise seiner Nachfolgekonzepte im zivilen Katastrophenfall eine Abkehr von bedingungslos schnellem Abtransport deutlich. Ärztliche Reflektionen bezüglich der Ausgestaltung des Katastrophenschutzes nach der Rettung in Lengede betonten die unabdingbare Notwendigkeit der medizinischen Erstversorgung vor Ort und der Vorhaltung von Clinomobilen.⁷⁹ Diese Abkehr von schnellem Verbringen der Verletzten bedeutete keinesfalls eine Zuwendung zu der Erfahrung des Patienten als medizinischem Objekt und seinem individuellen Wohlergehen. Im Vordergrund standen die Lebensrettung und die bestmögliche Verhütung von Schäden durch Verzögerungen der Behandlungen.⁸⁰ Zum Leitgedanken und Handlungskompass wurden die sogenannten »Vitalfunktionen«, die zum Erhalt des Lebens so rasch wie möglich stabilisiert werden mussten.⁸¹ In diesem Zusammenhang wurden erste intensivmedizinische Behandlungsmöglichkeiten in den Krankenhäusern geschaffen.⁸²

Diese Entwicklungen waren auch für die öffentliche Wahrnehmung von Katastrophenopfern ausschlaggebend. Das vom Anästhesiologen Friedrich Wilhelm Ahnefeld entwickelte »Denkmodell« einer »Rettungskette« sorgte dafür, dass die Verletzten nicht mehr nach ihrer Ankunft im Krankenhaus als Katastrophenopfer aus dem Diskurs um die Katastrophe verschwanden.⁸³

Göttingen 2016; dies., International, national, regional. Die Organisation Internationale Ärzte zur Verhütung des Atomkrieges und der Wandel im anti-atomaren Protest in der ersten Hälfte der 1980er Jahre, in: Archiv für Sozialgeschichte 52 (2012), S. 555–579; siehe auch Martin Diebel, »Zivilschutz für den Bürger? Friedensbewegung, Staat und atomare Bedrohung in der Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien, 1980–1986, in: Alexandra Jaeger, Julia Kleinschmidt, David Templin (Hrsg.), Den Protest regieren. Staatliches Handeln, neue soziale Bewegungen und linke Organisationen in den 1970er und 1980er Jahren, Essen 2018, S. 205–229.

78 Vgl. Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 61–62; zur Entwicklung der Katastrophenmedizin aus der Wehrmedizin vgl. das entsprechende Kapitel bei Molitor, Katastrophe als Beruf, S. 111–118.

79 Vgl. Kunze, Unfallchirurgische Maßnahmen bei den Geretteten, S. 1572–1573, Aufn. 45–46.

80 Vgl. Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 64.

81 Vgl. ebd., S. 69.

82 Vgl. ebd.

83 Vgl. ebd., S. 69–70. Ahnefeld sollte zum führenden Notfallmediziner der 1970er und 1980er Jahre werden, der die Entwicklungen dieser Zeit im Notfallrettungswesen prägte.

Damit zusammenhängend entstand der Bereich der Notfallmedizin, der Handlungen und Abläufe festschrieb, um die Versorgung eines Patienten zu gewährleisten.⁸⁴ Interdiskurse zwischen medizinischen Reflektionen und berichtstattenden Medien, die sich für das weitere Schicksal von Überlebenden zu interessieren begannen, führten zum Aufgreifen medizinischen Fachwissens in der Presse. Dieser beginnende Trend machte sich bei »Lengede« bemerkbar, als die Medien über die Bedeutung der Druckkammer für die Sauerstoffsättigung im Blut der drei aus der Luftblase Geretteten berichteten.⁸⁵ Ein weiteres Beispiel sind die ausführlichen Berichte über die Verletzungen, Haut- und Augenentzündungen der elf Bergmänner, die auf verschmutzte Kleidung, mangelnde Hygienemöglichkeiten, die Feuchtigkeit und Dunkelheit untertage zurückgeführt wurden.⁸⁶ Körperliche Schäden konnten im medialen Diskursstrang um die Katastrophe thematisiert werden und waren von einem solchen öffentlichen Interesse, dass dazu eine öffentliche Konferenz abgehalten wurde.⁸⁷

Die zeitliche Abschließbarkeit und das »Verschwinden« der Verletzten in den Krankenhäusern und Kliniken wurde sowohl im medizinischen Diskurs als auch in der medialen Darstellung von verletzten Überlebenden von Katastrophen seit den 1960er Jahren durchbrochen. Das Interesse für den Verbleib, die medizinischen Details zu den spezifischen Verletzungen, die Heilungsaussichten und der Genesungsfortschritt wurden medial dokumentiert. Dieser Trend setzte sich fort und verstärkte sich, wie in Kapitel 4.1 deutlich werden wird.

Über die Retter und Bergungsmannschaften fanden nach der Katastrophe von Lengede allerdings kaum Reflektionen jenseits des Lobes für den unermüdlichen Einsatz statt. Ihr Einsatz als kühne und doch herzensgute Retter und der Erfolg dieser Tätigkeiten überstrahlte jede genaue Betrachtung.

Über die Bergungsmannschaften der Hütte, die Tage, Wochen und noch Monate nach dem Unglück die Toten aus den freigepumpten Stollen bergen und an die Oberfläche bringen mussten, wurde weder von medizinisch-psychologischer noch von medialer oder hütteninterner Seite gesprochen. Die Situation in den ehemals überfluteten Sohlen war geprägt von Zerstörung, Feuchtigkeit und Massen von abgelagertem Schlamm, in denen noch Kumpel zu vermuten waren.⁸⁸ Dies aber wurde offenbar als Teil des Berufs verstanden

84 Vgl. ebd., S. 70.

85 Vgl. exemplarisch: Die letzten Stunden vor der Bergung, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 1. 11. 1963.

86 Vgl. Die Lehren von Lengede, in: Weser-Kurier vom 13. 12. 1963.

87 Vgl. ebd.

88 Vgl. Fotografien aus der Grube, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7194.

und nicht weiter reflektiert. Der Tod in der Grube schien zu alltäglich, um das Erleben der Bergungskräfte zu thematisieren.

3.2 Produktion eines Nachkriegswunders. Die Medialisierung der Grubenkatastrophe

Die Berichterstattung über die Katastrophe und die Rettungsversuche nahm rasch eine Form an, die einem Fortsetzungsroman glich. Nach Ratlosigkeit über das Verbleiben von 43 Bergleuten wurden einen Tag nach dem Wassereintrich sieben Bergleute gerettet, kurz darauf wurden drei weitere auf der 100m-Sohle gefunden. Ihre Rettung aus der Luftblase wurde von zahlreichen Journalisten vor Ort verfolgt, deren Zahl sich kontinuierlich steigerte.⁸⁹ Das Auffinden von weiteren elf der totgeglaubten Bergleute kurz vor der anberaumten Trauerfeier war dann eine regelrechte Sensation. Zeitweise seien bis zu 400 Journalisten in Lengede anwesend gewesen, berichteten die Zeitungen selbst.⁹⁰ »Lengede« wurde rasch zu einem Medienereignis. Die Ereignishaftigkeit generierte sich vor allem daraus, dass die Vorgänge minutiös verfolgt und im kleinsten Detail berichtet wurden.⁹¹ Bergwerksunglücke waren indes keine Seltenheit. Bereits drei Jahre zuvor waren nur wenige Kilometer von Lengede entfernt 33 Bergmänner bei einem Grubenbrand ums Leben gekommen, dies war jedoch nicht zu einem massiven Medienereignis geworden.⁹² Für die Bergwerkskatastrophe von Luisenthal 1962 mit 299 Toten hatte es bereits mediale Aufmerksamkeit gegeben. Die massive Zerstörung und die hohe Totenzahl zeichneten diese Katastrophe aus.⁹³

Aus drei Gründen wurde die Grubenkatastrophe von Lengede zu einem derartigen Medienereignis. Erstens spielte der außergewöhnliche Zufall der Umstände eine Rolle, unter denen die Bergmänner gegen jede Wahrschein-

89 Vgl. Die ganze Welt nimmt Anteil, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 7. 11. 1963; Vgl. Licht und Dunkel über Lengede.

90 Vgl. ebd.

91 Sogar der Speiseplan der elf Eingeschlossenen wurde über die Tageszeitungen verkündet. Vgl. exemplarisch: Ein Hauer verursacht Tumult, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 5. 11. 1963; vgl. Wir haben Hunger, furchtbaren Hunger, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 4. 11. 1963; vgl. Schach der Angst in sechzig Meter Tiefe, in: Die Welt vom 5. 11. 1963; Die 5 Tage der Rettungsaktion, in: Hamburger Abendblatt vom 8. 11. 1963.

92 Vgl. Kein Lebenszeichen von 43 Bergleuten. Sieben wurden nach 24 Stunden gerettet, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 26. 10. 1963; vgl. auch Glück auf und ab, in: Der Spiegel 46 (1963), S. 24-36, hier S. 33.

93 Vgl. Evelyn Kroker, Michael Farrenkopf, Grubenunglücke im deutschsprachigen Raum. Katalog der Bergwerke, Opfer, Ursachen und Quellen [= Veröffentlichungen aus dem Deutschen Bergbau-Museum Bochum, Bd. 71], Bochum 1998, S. 431.

lichkeit gefunden und gerettet wurden. Das Ereignis hatte somit etwas Außergewöhnliches, das es von anderen Bergwerksunglücken unterschied. Zweitens war die chronologische und nachvollziehbare Erzählbarkeit der Abläufe ausschlaggebend, um ständig Neues berichten zu können und das weitere Interesse der Medienkonsumierenden versprach. Dazu war es ausschlaggebend, dass die Katastrophe lebende »Opfer« bot, um die es zu kämpfen galt. Drittens war nicht zuletzt die Dynamik zwischen den Medienvertretern vor Ort ausschlaggebend. Der Konkurrenzkampf um Schnelligkeit und Exklusivität der vermarkteten Neuigkeiten trat in eine neue Phase ein, da nicht mehr nur Radio-Reporter und Zeitungsjournalisten um die Neuigkeiten rangen, sondern auch das Fernsehen. »Lengede« war die erste Katastrophe, von der das deutsche Fernsehen »live« und ohne Zeitverzögerung berichtete.⁹⁴

Szenen der Versöhnung.

Interpretationen der Katastrophe und der Rettungsaktion

Die Ursache der Katastrophe, die versagende Abdichtung, in deren Folge das Schlammwasser die Stromzufuhr und die Kommunikation beinahe sofort unterbunden hatte, wurde erst nach der Katastrophe eingehend diskutiert. Die mühevollen Rettungsaktion, die sich über Tage hinzog und bis dahin technisch einzigartig war, verdrängte die Hintergründe der Ursache zunächst aus dem Fokus der Medien.⁹⁵ Gelegentlich wurde »Der Berg« in den Berichten zum Kontrahenten erklärt, dem die Leben der Eingeschlossenen abgetrotzt werden sollten. Dabei wurde wiederum auf die Naturkräfte rekurriert, die sich als grausame Widersacher des Menschen gerierten – diesmal in Form brüchigen Gesteins.⁹⁶ Allerdings waren Bergwerksunglücke offenbar derart häufig, dass darüber zunächst wenig nachgedacht wurde. Die Ursache und die technischen Anlagen der Grube wurden zunächst völlig ausgeblendet und von der Rettungstechnik verdrängt. Die Zielsetzung – die Rettung der Eingeschlossenen – war in den ersten Tagen das dominierende Thema. Erst nach dem Ende der Rettung und im Zuge der Ermittlungen der Staatsanwaltschaft wurde die Frage nach menschlicher Verantwortung und technischer Handlungsmacht im Zusammenhang mit Ursachen diskutiert.

94 Vgl. Fimpel, Das Wunder von Lengede, S. 132–133.

95 Eine Rettung aus einer Überdruckluftblase war bisher noch nie bewerkstelligt worden. Ebenso kam bei der Rettung der elf Bergmänner zum ersten Mal in Deutschland eine Druckluftbohrung zum Einsatz. Vgl. Notiz über Pressekonferenz am 4. II. 1963, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7124; vgl. auch Bericht des Oberbergamts Clausthal-Zellerfeld, Das Grubenunglück und die Rettungsarbeiten auf der Erzgrube Lengede-Broistedt, S. 19.

96 Vgl. Als in Lengede die Stunde schlug, in: Die Welt vom 9. II. 1963.

Die Frage, wie die Katastrophe hinsichtlich des Verhältnisses von Mensch und Technik zu deuten war, wurde in den Zeitungen nach der Rettung der letzten Überlebenden in Berichten, Kommentarspalten und Leserbriefen allgemeiner und unter dem Eindruck des massiven Technikaufgebots der Rettung diskutiert. Trotz aller detaillierten und bewundernden Schilderungen der technischen Geräte, die in Lengede zum Einsatz kamen, hielt sich ihre Beschreibung mit der Betonung der selbstlosen Einsatzbereitschaft von Bergmännern, Ingenieuren, Hüttenangestellten – darunter auch die Hüttenleitung – die Waage. Berechnung, Technik und die Hingabe derer, die sie bedienten, waren gleichermaßen an der Vollbringung der komplexen Rettung beteiligt. »Werden Technik *und* Menschen bis zuletzt die Millimeterarbeit dieser Bergung bewältigen können«, fragte die *UFA-Wochenschau* und betonte dabei das Zusammenspiel beider.⁹⁷ So ergaben sich vor dem Hintergrund der Automatisierungsfurcht, wie Frank Biess sie eindrücklich für die 1960er Jahre beschreibt, Szenen der Versöhnung zwischen Mensch und Technik.⁹⁸ Diese Automatisierungsangst bezog sich in den 1950er und 1960er Jahren vor allem auf die Bereiche Industrie und Arbeitstechnik, während es zugleich durchaus Bewunderung für andere Technik gab, beispielsweise für den 1963 realistischer erscheinenden Plan für die Entwicklung des Flugzeugtyps *Concorde*.⁹⁹ Hintergründig aber schwang auch das Behaupten menschlicher Qualitäten gegenüber der Arbeitskraft der Technik in den Überlegungen mit.¹⁰⁰ Nicht die Bergwerkstechnik, sondern vielmehr die allgemeine Technisierung und Automatisierung in der Arbeitswelt zeichneten sich als Gegner des Menschen ab. Die Bergwerkskatastrophe von Lengede war Anlass, dieses Verhältnis zu verhandeln. Dies schien als gesellschaftlich notwendig, eröffnete die Technik doch einen Weg in eine Zukunft unter Abgrenzung des Vergangenen. Wie der Historiker Edgar Wolfrum es ausdrückte, war es nicht die Vergangenheit – in erster Linie die nationalsozialistische –, die für das Bewusstsein der Deutschen maßgeblich war, sondern eine Zukunft »im Bannstrahl der

97 UFA-Wochenschau vom 8. II. 1963, in: Bundesarchiv online, UFA-Wochenschau 380/1963, [<https://digitaler-lesesaal.bundesarchiv.de/video/31390/695211>], letzter Zugriff am 30. II. 2025.

98 Vgl. Biess, *Republik der Angst*. S. 155–192.

99 Vgl. *Die Zeit unter der Lupe* vom 8. II. 1963, in: Bundesarchiv online, *Die Zeit unter der Lupe* 719/1963, [<https://www.filmothek.bundesarchiv.de/video/586615?q=lengede>], letzter Zugriff am 6. I. 2023. Siehe dazu auch Heßler, *Zur Persistenz der Argumente im Automatisierungsdiskurs*, S. 19–21.

100 Zur Angst vor dem »Kontingentwerden des Menschen« vgl. auch: Martina Heßler, *Angst vor Technik und das Kontingentwerden »des Menschen«*, in: Markus Bernhardt, Stefan Brakensiek, Benjamin Scheller (Hrsg.), *Ermöglichen und Verhindern. Vom Umgang mit Kontingenzen [= Kontingenzgeschichten, Bd. 2]*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2016, S. 209–234.

modernen Welt und der Technikbegeisterung«. ¹⁰¹ Historiker und Soziologen beklagten am Übergang zwischen den 1950er und 1960er Jahren ein fehlendes Geschichtsbewusstsein der Deutschen, das sich vor dem Hintergrund der Metaphorik der »Stunde Null« entwickelt habe. ¹⁰² Die Abwendung von der Geschichte war laut dem Sozialphilosophen Hans Freyer notwendige Bedingung für eine Neukonstruktion der Welt. ¹⁰³ Die Vielzahl der soziologischen und historischen Überlegungen zur Verortung des Menschen in der ihn umgebenden sozialen und technischen Umwelt, beispielsweise von Helmut Schelsky, gibt über ein Bedürfnis dazu Auskunft. ¹⁰⁴ Dieses schlug sich in geisteswissenschaftlichen Diskursen nieder, aber auch in der Suche nach der Verortung des Menschen in der ihn umgebenden sozialen und technischen Umwelt.

Die *Wormser Zeitung* verwies am 4. November 1963 auf die gegenseitige Ergänzung von Mensch und Technik und zugleich auf die Grenzen der Berechenbarkeit, die im Falle der eingeschlossenen Elf von Lengede durch das Drängen der Kumpel gegen alle Wahrscheinlichkeiten aufgewogen wurde:

Das Auffinden der Verschütteten ist ein Zufall. Die Technik mit allen ihren Traumgeräten und ihrer selbstbewußten Perfektion wäre hilflos geblieben, wenn nicht der zufällige Hinweis eines Hauers und sein Drängen nach weiteren Bohrungen an anderer Stelle die Situation verändert hätten. Das soll keineswegs heißen, das Verdienst der technischen Rettungseinrichtungen zu schmälern. Allein der Gedanke daran, wie vielen unter Tage verunglückten Knappen in früheren Jahren hätte geholfen werden können, wenn die maschinellen Hilfsmittel vorhanden gewesen wären, zeigt die Unentbehrlichkeit der Technik in solchen Katastrophenfällen. Es wäre jedoch vermessen, das Geschehen im Bergwerk Lengede nur als einen »Sieg der Technik über den Tod im Berg« feiern zu wollen, wie es hie und da geschieht. ¹⁰⁵

Die *Berliner Zeitung* (B.Z.) sah in der Zusammenarbeit zwischen Mensch und Technik eine Übereinkunft, die letztlich einen Weg in eine humane technisierte Zukunft wies.

101 Edgar Wolfrum, Geschichtspolitik in der Bundesrepublik Deutschland. Der Weg zur bundesrepublikanischen Einigung 1948-1990, Darmstadt 1999, S. 223.

102 Vgl. ebd.

103 Vgl. Hans Freyer, Theorie des gegenwärtigen Zeitalters, Stuttgart 1955, S. 176-191.

104 Vgl. Helmut Schelsky, Der Mensch in der wissenschaftlichen Zivilisation [= Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein Westfalen 96], Köln, Opladen 1961.

105 Das Wunder von Lengede, in: *Wormser Zeitung* vom 4. II. 1963.

Auch die Technik triumphierte, die so oft geschmähte. Die uns angeblich zu Robotern macht und den Geist knechtet. Von Menschen beherrscht, vermag sie beizutragen, Menschen zu retten, unmöglich Erscheinendes möglich zu machen.¹⁰⁶

In dieser Debatte kam alsbald die Frage nach der Natur des vermeintlichen Wunders und der Rolle »Gottes« im christlichen Sinne auf. Die *Bild-Zeitung* titelte am 8. November: »Gott hat mitgeholfen!« und verkündete nach eigener Einschätzung, was viele Beteiligte dachten.¹⁰⁷ »Gott hat viele Namen«, setzte die *Bild-Zeitung* ihre Ausführungen fort,

viele sind zu zaghaft, Gott zu nennen. Sie sagen »Schicksal« oder »Fügung« oder »eine höhere Macht«. Aber im Innersten wissen sie: Es war Gott, der in Lengede mitgeholfen hat. Die Lehre von Lengede heißt: Gott lebt doch!¹⁰⁸

Die Ereignisse von Lengede veranlassten Robert Scholl, Professor an der Pädagogischen Hochschule in Worms, eine Zusammenstellung von Zeitungsartikeln, Kommentaren und Leserbriefen anzufertigen und zwei Jahre nach dem Unglück zu veröffentlichen. Seiner Ansicht nach war das Ereignis derart bedeutend, dass es mit der Ermordung des US-amerikanischen Präsidenten Kennedy mithalten konnte, sodass seine Sammlung der Nachwelt einen Eindruck von den Vorgängen geben sollte.¹⁰⁹ Scholl sah in den Ereignissen ein Zeichen, dass »Gott lebt«, wie der Buchtitel bereits verrät – ob dies eine Anlehnung an Friedrich Nietzsches Ausspruch »Gott ist tot« oder an den Titel der *Bild-Zeitung* war, muss dahingestellt bleiben. Für Scholl stellte »Lengede« einen Beweis für die Existenz Gottes und einen Triumph der Menschlichkeit über puren Rationalismus dar:

In Lengede ist in überzeugender Weise deutlich geworden, daß im »Wunder« die Nähe und Wirklichkeit des unsichtbaren Gottes staunend erfahren wird. [...] Das Gelingen der ersten großangelegten Bergungsaktion wurde als ein Sieg der Technik über den Tod gefeiert. Beim aufmerksamen Lesen der Berichte ergibt sich jedoch, daß auch im technischen Großeinsatz von Lengede der Mensch stets der Technik überlegen blieb. Der technische

106 Für Tage ein wenig näher, in: B. Z. vom 8. II. 1963.

107 Gott lebt doch, in: Bild-Zeitung vom 9. II. 1963.

108 Ebd.

109 Robert Scholl, Gott lebt! Berichte und Kommentare über die Bergwerkskatastrophe von Lengede, Wuppertal 1965, S. 3.

Großeinsatz diene doch ausschließlich dem Zweck, Menschenleben zu retten. Daß die Rettung gelang, war nicht den Maschinen allein zu verdanken, sondern der Einsatzbereitschaft und der Leistung derer, die sie bedienten.¹¹⁰

Scholls Spekulationen über die Existenz eines Gottes, der die Suche beeinflusst habe, fußten auf Überlegungen, die bereits kurz nach der Rettung der elf Überlebenden angestellt wurden.

Diese Debatte über die Theodizee-Frage wurde vor allem von geistlichen Laien wie Scholl geführt.¹¹¹ Weshalb ein gütiger Gott für 14 Männer Errettung geboten, dagegen aber 29 dem Tode überlassen hatte, war eine Frage, die sich im Zuge der Zuschreibung eines »Wunders« stellte, doch nicht abschließend beantwortet werden konnte.

Ob man in der Zusammenarbeit der Retter und aller Anwesenden und Zusehenden die Anwesenheit Gottes erblicken wollte oder nicht: Hierin sahen einige Journalisten einen Beweis für das Anpacken der Deutschen für ihre Kumpel. Stellvertretend für eine zuschauende Nation verblieben Arbeiter ebenso wie Ingenieure und Hüttenleiter am Ort der Katastrophe und machten mit klassenübergreifenden Kräften die Rettung möglich, wenngleich die Unterschiede zwischen der Hüttendirektion oder dem Gewerkschaftschef und den Bergmännern an anderer Stelle wiederum hervorgehoben wurden.¹¹² Dazu kamen Polizeikräfte, Feuerwehr, das THW, Rettungsgesellschaften und die Bundeswehr.¹¹³

Auch auf einer zweiten Ebene wurden versöhnliche Szenen heraufbeschworen. Massive Einschaltquoten und Absatzzahlen der Zeitungen wurden – wiederum von den Medien selbst – als Beweis für die Mitmenschlichkeit der Deutschen angegeben. Die *B. Z.* beispielsweise berichtete zur Zeit der letzten Phase der Rettung am 7. November von menschenleeren Straßen und Menschentrauben vor Fernsehgeschäften »und an parkenden Autos, deren Radio eingeschaltet war«.¹¹⁴ »In den Krankenhäusern waren die Gemeinschaftsanlagen auf die Welle der Sender eingeschaltet, die aus Lengede direkt berichteten.«¹¹⁵ Aus diesem Grunde urteilte das Blatt:

110 Vgl. ebd., S. 9, S. 12.

111 Vgl. den Kommentar von Jens Daniel, Der Herrgott von Lengede, in: *Der Spiegel* 47 (1963), S. 62.

112 Vgl. exemplarisch: In der Kaue sprachen sie vom Alten Mann, in: *Der Spiegel* 46 (1963), S. 38–41.

113 Vgl. Kellner, Einsatz und Betreuungsmaßnahmen der zivilen Organisationen, S. 1562, Aufn. 35.

114 Das Wunder von Lengede, in: *Berliner Zeitung* vom 8. II. 1963.

115 Ebd.

Wer sagt, daß er von dem Geschehen in Lengede nicht berührt, nicht gepackt war? Daß er nicht mitgebanzt, nicht mitgehofft hat? Nur eiskalte Menschenverächter können das von sich behaupten. Und davon haben wir, gottlob, nicht viele in unserem Volke.¹¹⁶

Implizit stellte diese Behauptung den Deutschen als Gesamtheit ein Zeugnis guter Gesinnung aus, sodass die Katastrophe von Lengede auch zu einem medial ausgerufenen Ereignis der Selbstversöhnung wurde. Mit der Betonung gemeinschaftlicher Anteilnahme ging eine emotionale Distanzierung von kollektiver Schuld und unmenschlicher Kälte einher.

Die Erinnerung an die düstere deutsche Vergangenheit der nationalsozialistischen Zeit war zum Ende der 1950er und Anfang der 1960er Jahre wieder einmal wachgerufen worden. Der Ulmer Einsatzgruppenprozess ließ in der medialen Öffentlichkeit zumindest erahnen, dass ein Großteil der nationalsozialistischen Verbrechen nicht aufgeklärt worden war.¹¹⁷ Dieser Prozess richtete sich nicht gegen die sogenannten »Hauptkriegsverbrecher«, sondern gegen Personen auf mittlerer und unterer Befehlsstufe.¹¹⁸ Ende des Jahres 1963 stand überdies der später als erster Frankfurter Auschwitz-Prozess bezeichnete Strafprozess kurz bevor.¹¹⁹ Teilweise standen Zeitungsartikel über Lengede und den anstehenden Prozess nebeneinander abgedruckt, sodass deren Parallelität augenfällig wurde. Die potenziell fragwürdige Vergangenheit manches Familienvaters, die sich langsam in das Bewusstsein der deutschen Bevölkerung stahl, wurde zwar nicht explizit thematisiert, lag aber durch die Überbetonung der Fähigkeit zur Lebensrettung und Anteilnahme nicht fern. Die moralische Erneuerung und Navigation der Deutschen in ihrer Vergangenheit spielte sich auch in fiktiven Programminhalten ab. Sven Kramer zeigt auf, dass im Kontext der Verjährungsdebatte sowie des Eichmann- und des Auschwitz-Prozesses vor allem Fernsehdokumentationen die Judenverfolgung thematisierten.¹²⁰ Wie Stewart Anderson für Fernsehspiele und Fernsehfilme allerdings herausgearbeitet hat, brachte das Fernsehen zu Beginn der 1960er Jahre Filme auf den Bildschirm, die vor dem Hintergrund der NS-Vergangenheit moralisch vorbildliches Verhalten in erster Linie in Bezug auf Toleranz und eine Abkehr von Rassismus zeigten, was aber keinesfalls der All-

116 Ebd.

117 Vgl. Siegfried, *Zwischen Aufarbeitung und Schlußstrich*, S. 79.

118 Vgl. ebd., S. 94; vgl. auch Wilke, *Massenmedien*, S. 656-657.

119 Ebd.

120 Vgl. Sven Kramer, *Wiederkehr und Verwandlung der Vergangenheit im deutschen Film*, in: Peter Reichel, Harald Schmid, Peter Steinbach (Hrsg.), *Der Nationalsozialismus – Die zweite Geschichte. Überwindung – Deutung – Erinnerung*, München 2009, S. 283-299, hier S. 294.

tagsrealität in der Bundesrepublik entsprach.¹²¹ Erst in späteren Jahren ging das Fernsehen dazu über, Fehlverhalten anzuprangern.¹²² Im Zusammenhang mit der Katastrophe von Lengede zeigten die Medien vorbildliches Verhalten in der Hoffnung, dies nehme eine gesellschaftliche Zukunft vorweg.

Das *Hamburger Abendblatt* brachte seiner Leserschaft eine Einschätzung des konservativen, englischen *Daily Telegraph* zur Kenntnis, der die deutsche technisierte Kriegsführung und Verbrechen der Vergangenheit den Beweisen deutscher Menschlichkeit gegenüberstellte.

Zu lange schon waren die Deutschen in unserer Vorstellung Spezialisten in Tod und wissenschaftlicher Vernichtung – eine Vorstellung, die in zwei Kriegen entstanden ist und die im Druck und durch Filme verewigt wurde. Hier nun sehen wir sie als Lebensretter, als ermutigendes Vorbild für alle, die auf einem Gebiete arbeiten, das man vielleicht vernachlässigt hat, weil Kriegstechnik und Weltraumforschung wichtiger schienen.¹²³

In der Rettungsaktion von Lengede kamen sowohl die Geschichte einer Versöhnung mit der Technik als auch die einer Versöhnung mit sich selbst zusammen. Die Vereinigung der deutschen Bevölkerung wurde von zahlreichen Blättern und auch von den Fernsehberichterstatern beschworen.¹²⁴ Allerdings wurde die Geschichte vom Resultat der Berichterstattung her erzählt und daraus Schlüsse über den moralischen Kompass der Deutschen gezogen. Unterschätzt wurde in diesem Bezug die Medienpräsenz, die minutiöse Berichterstattung des Fernsehens, des Radios und die detaillierte Schilderung der Einzelheiten rund um das Rettungsgeschehen. All dies signalisierte den Zuschauenden bzw. Lesenden, dass hier ein Ereignis von größter Bedeutsamkeit stattfand, dessen Entwicklung sich zu verfolgen lohnte. Obgleich sich die Fernsehübertragung beispielsweise am 7. November deutlich in die Länge zog, bat der Moderator, der in Sichtweite des Bohrlochs stand, die Fernsehgeräte nicht auszuschalten, da jede Minute etwas Wichtiges geschehen konnte.¹²⁵ Diese Übertragung war der Höhepunkt des Spannungsbogens,

121 Stewart Anderson, *A Dramatic Reinvention. German Television and Moral Renewal after National Socialism, 1956-1970*, New York (NY) 2020, S. 178-179.

122 Vgl. ebd., S. 179.

123 Das Rettungswerk von Lengede eröffnet neue Ausblicke, in: *Hamburger Abendblatt* vom 8. II. 1963, S. 2.

124 Vgl. Die Technik und das Wunder, in: *Sonntagsblatt* vom 10. II. 1963, zitiert nach Scholl, *Gott lebt*, S. 43; Das Wunder von Lengede, ebenso in: *Das Wunder von Lengede*, in: *Berliner Zeitung* vom 8. II. 1963.

125 Vgl. Die Rettung der elf Bergleute aus der Grube von Lengede, NDR, gesendet am 7. II. 1963, ohne angegebene Uhrzeit, [<https://www.ardmediathek.de/video/nord-deutsche-geschichte-n/die-rettung-der-elf-bergleute-aus-der-grube-von-lengede/>]

der durch verschiedene Medienformate über zwei Wochen aufgebaut worden war. Zeitabläufe mit jeder denkbaren Detailinformation waren von den Zeitungen ebenso abgedruckt worden wie Interviews mit Angehörigen der Eingeschlossenen oder der Steiger, die den Bergmännern den Weg an die Oberfläche erleichtern sollten.¹²⁶

Aus der Gesamtmenge der Information ergab sich eine massive mediale Aufmerksamkeit, die wiederum vom Interesse der Konsumierenden bestätigt wurde – Zeitungen wurden gekauft, Sendungen verfolgt. Dass die mediale Aufmerksamkeit viele Menschen tatsächlich berührte und sie über das Geschehen in Lengede nachdenken ließ, beweisen die zahlreichen Zuschriften zur Ilseder Hütte.¹²⁷ Darin bekundeten die Schreibenden, die Rettungsaktion gespannt zu verfolgen, und unterbreiteten Rettungsvorschläge oder gaben Ratschläge, wie es den Eingeschlossenen angenehmer gemacht werden könnte.¹²⁸ Einige boten sich auch auf eine Falschmeldung des Hamburger Abendblattes hin an, zu den Eingeschlossenen in der Dahlbuschbombe herunterzufahren und ihnen heraufzuhelfen, da die Meldung besagte, dass sich niemand in Lengede dazu bereit erklärt hätte.¹²⁹ Der vergemeinschaftende Aspekt des gemeinsamen Verfolgens dieser Vorgänge, wie es auch von Franz-Josef Brüggemeier für das »Wunder von Bern« 1954 und Lorenz Engell für die Mondlandung 1969 beschrieben worden ist, wurde als Beweis für eine Besinnung auf Werte und Anteilnahme bewertet.¹³⁰ Allerdings mag es auch für einzelne schwer gewesen sein, sich dieser Dynamik des gemeinschaftlichen Zu-

ndr/Y3JpZDovL25kciskZS9jMDNlZDBmMCo4MTVjLTQxYzUtODkiNC05N2ZmZWrmMDIxMTk], letzter Zugriff am 13. 2. 2023.

126 Vgl. »Hier unten muß mein Vati sein«, in: Deister- und Weser-Zeitung vom 28. 10. 1963; ebenso abgedruckt in Frankfurter Rundschau vom 28. 10. 1963; zum Interview mit einem Postamtsbediensteten in Lengede vgl. Staatstrauer in Niedersachsen, in: Bremer Nachrichten vom 28. 10. 1963; zum Interview mit Erna Hanusch, der Ehefrau eines Überlebenden aus der Überdruckblase, vgl. »Das werde ich nie vergessen«, in: Gandersheimer Kreisblatt vom 29. 10. 1963; zum Interview mit Gertraude Habich, der Ehefrau des Steigers, der den Eingeschlossenen zu Hilfe kam, vgl. Steiger Habich will freiwillig in die Tiefe, in: Hamburger Abendblatt vom 30. 10. 1963; zur Berichterstattung über Familie Ebeling: Jetzt ist Papi vom Himmel zurück, in: Frankfurter Rundschau vom 5. 11. 1963.

127 Vgl. die Sammlung von Zuschriften in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 4279.

128 Vgl. exemplarisch: Zuschrift von Käthe B. an Hüttendirektor Stein vom 7. 11. 1963, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 4279.

129 Vgl. Das Drama der letzten Meter. Keiner will mit dem Fahrstuhl zur Hölle, in: Hamburger Morgenpost vom 7. 11. 1963; vgl. exemplarisch: Zuschrift von Johann U. an Hüttendirektor Stein vom 7. 11. 1963, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 4279.

130 Vgl. Franz-Josef Brüggemeier, Das potenzierte Nihil? Deutschland, Medien und die Fußball-Weltmeisterschaft 1954, in: Friedrich Lenger, Ansgar Nünning (Hrsg.),

sehens zu entziehen. Der Anteil, den die soziale Dynamik eines Medienereignisses an der durchaus feststellbaren emotionalen Reaktion der Zuschauenden hatte, wurde in dessen Bewertung nicht einbezogen. Zugleich diente das vorhandene Großinteresse wiederum als Rechtfertigung für weitere Informationsakquisen, die nicht immer rücksichtsvoll gegenüber den Betroffenen verliefen.

Medienereignisse dieser Art hatte es in der Bundesrepublik bisher nur wenige gegeben. Die größten Neuerungen waren erstens das massive Interesse an persönlichen Geschichten der Betroffenen und zweitens die Beteiligung des Fernsehens an einem nicht geplanten Medienereignis. Geplant und in Szene gesetzt war die Krönung Königin Elisabeths II. verlaufen, die jedoch aufgrund der geringen Verbreitung von Fernsehapparaten noch weniger Menschen am Bildschirm mitverfolgt haben dürften als die ungeplant und trotz einiger Verzögerungen doch linear verlaufende Rettungsdramatik von Lengede.¹³¹ In deren Zuge begannen die Fernsehjournalisten, Präsentationsformen für die Live-Übertragung derartiger Katastrophen zu entwickeln, wie die Rolle von Live-Kommentaren und Experten-Interviews, die das Geschehen oder die Hintergründe einordnen sollten, oder das Einfügen von Audio-Sequenzen (beispielsweise der Aufnahmen aus der Bruchhöhle zum Zeitpunkt des Durchbruchs der Bergungsbohrung).¹³² Sprachlich war die Nähe zum Krieg durch Vergleiche oder Metaphern bei Katastropheneinsätzen der 1960er Jahre nicht selten, wie Jochen Molitor für die Sturmflutkatastrophe von 1962 herausgearbeitet hat.¹³³

Das Mitfühlen mit den Eingeschlossenen, spekulierten manche Kommentatoren, war nicht nur ein Zeichen menschlicher Anteilnahme, sondern lag auch in der eigenen Biografie begründet. Das Kriegsende des Zweiten Weltkriegs lag 18 Jahre zurück, sodass davon ausgegangen werden konnte, dass zahlreiche Deutsche Zeit in Bombenkellern verbracht haben mussten oder die Situation an der Front aus eigener Erfahrung kannten. Das Gefühl, verschüttet und hilflos zu sein, war eine Parallele, die Hans Zehrer zwischen den Bergmännern von Lengede und der Deutschen Bevölkerung zog. Zehrer war Chefredakteur der Tageszeitung *Die Welt*. Er besaß einen Hang zum Mythischen und Meta-

Medienereignisse in der Moderne, Darmstadt 2008, S. 114-129, hier S. 122; vgl. Engell, *Das Mondprogramm*, S. 150-171.

131 Zu Beginn der 60er Jahre kann man von vier Millionen »Fernsehhaushalten« ausgehen, das entsprach etwa einem Viertel der deutschen Haushalte. Vgl. Schildt, *Die 60er Jahre*, S. 14-17. Rechnet man den Besuch von Personen ohne eigene Geräte in Haushalten mit Fernsehapparaten bei einem derartigen Medienereignis mit ein, ist die Anzahl der Zuschauenden hoch zu veranschlagen. So wurde die Rettung zum Medienereignis, das zugleich zu einem sozialen Ereignis der Nachbarschaften werden konnte.

132 Vgl. *Die Rettung der elf Bergleute aus der Grube von Lengede*, NDR.

133 Vgl. Molitor, *Lehren für den Verteidigungsfall*, S. 208, S. 214.

physischen, die er häufig auf Überlegungen zu »Volk« und »Nation« bezog, und stand rein rationalen Weltansichten kritisch gegenüber.¹³⁴ Erinnerungen an stille Einsichten in das Mysteriöse des menschlichen Daseins, die »Verlorenheit der armen Kreatur, die in einer Höhle sitzt und nur vom Glauben und von der Hoffnung lebt und auf die Rettung wartet«, seien durch die Vorgänge in Lengede in den Deutschen wachgeworden, schrieb der nationalistisch-konservative Zehrer im November 1963.¹³⁵ Die Identifikation mit den Betroffenen und die emotionale Aufrüttlung liege daher nicht fern.

Das ist auch das Verschüttete in Millionen von Menschen, für die die Begriffe Stollen und Unterstand, Keller und Bunker mit elementaren Erinnerungen aufgeladen sind, die sorgsam zugedeckt wurden und an die man nur selten zu rühren wagt.¹³⁶

Umso wichtiger war es, die Befreiung der Bergmänner zu verfolgen. Sie hatten ebenso auszuhalten und auf ein Ende zu hoffen wie zahlreiche Deutsche noch vor wenigen Jahren während des Krieges.¹³⁷ Aktive Selbstrettung war in dieser Situation nicht möglich, die Geistesgegenwart, die als grundlegender Schlüssel des Überlebens propagiert worden war, erwies sich in solchen Fällen als nutzlos. In der passiven Opferschaft, die zum verbindenden Element der deutschen Nachkriegsgesellschaft wurde, bestand eine weitere Parallele. Das Ende der Annahme der stets proagierten »Geistesgegenwart« ging mit der Einsicht einher, dass sich Ereignisse der individuellen Handlungsmacht entziehen konnten.

Zugleich hielt die Katastrophe auch eine weitere Lektion in Tugendhaftigkeit bereit: Die stoische Geduld, mit der die Bergmänner ihr Schicksal ertrugen, erleichterte ihnen vermeintlich den Weg aus der Grube zurück ans Tageslicht und auch zurück in ein normales Leben.¹³⁸ Diese Einstellungen brachte der Beruf, ebenso wie stetes Risikobewusstsein und die Verpflichtung

134 Zehrer beschäftigte sich mit Fragen von Nation, Volk und der Erinnerung an die nationalsozialistische Vergangenheit. Seine Auffassungen, die wohl am besten als nationalistisch-konservativ zu beschreiben sind, schwankten Mitte der 1960er Jahre hinsichtlich des wünschenswerten Grades an Autorität und Nationalbewusstsein der Deutschen. Vgl. Ebbo Demant, Von Schleicher zu Springer. Hans Zehrer als politischer Publizist, Mainz 1971, S. 54, S. 224-229.

135 Das Geschehen von Lengede, in: Die Welt vom 9. 11. 1963.

136 Ebd.

137 Vgl. ebd.

138 Vgl. Als die Rettung begann, gab es keine Panik bei den Eingeschlossenen, in: Hamburger Abendblatt vom 8. 11. 1963; vgl. »Ein Pfundshafen ist das!« Hauer Sitter war der erste, der die Suchbohrung hörte, in: Weser-Kurier vom 13. 11. 1963; vgl. Ärzte berichten erstmals über Lengede, in: Cellesche Zeitung vom 13. 12. 1963.

zu Kameradschaft, mit sich.¹³⁹ Dass diese scheinbare Lehre trügerisch war, reflektierten die Medien allerdings wenige Jahre später selbst. Einer der elf Bergmänner erlitt untertage etwas, was die Ärzte und daraufhin auch die Medien als »Krise« bezeichneten.¹⁴⁰ Nach der Herstellung der Versorgungsbohrung seien ihm Medikamente zugeführt worden, sodass sich sein Zustand »normalisiert« und er ebenso wie die anderen ruhig bleiben konnte, erfuhren die Zusehenden der Rettungsaktion im *NDR* von einem begleitenden Arzt.¹⁴¹ Trotz der Extremsituation wurde ruhiges Verhalten als »normal« bezeichnet, wenngleich psychische Folgen nicht ausgeschlossen wurden.¹⁴²

Szenen der Eintracht und der Zwietracht. Die ambivalente Wirkung der Medienpräsenz und der unscharfe Fokus auf die »Opfer«

Die Abgrenzung zwischen Katastrophenort und der Umgebung war 1963 nicht vollkommen undurchlässig. Fernseh- und Radioreporter und Zeitungsjournalisten wurden, sofern es die komplexen Vorgänge am Ort der Bohrungen zuließen, sehr nahe an das Geschehen herangelassen.¹⁴³ Das führte dazu, dass Techniker vom *NDR* selbst an der Rettung mitwirkten, indem sie vorschlugen, eines ihrer Wechselmikrofone zu den Eingeschlossenen herunterzulassen.¹⁴⁴ Auf diese Weise konnte eine direkte Verbindung zwischen oben und unten, draußen und drinnen hergestellt werden, und Medienvertreter konnten zu Rettern werden.¹⁴⁵ Die Gespräche zwischen

139 Zum bergmännischen Leben und der Bergmannskultur in diesen Punkten vgl. Gerhard Heilfurth, *Der Bergbau und seine Kultur. Eine Welt zwischen Dunkel und Licht*, Zürich 1981, S. 21, S. 60–62.

140 Vgl. Die Rettung der elf Bergleute aus der Grube von Lengede, *NDR*.

141 Vgl. ebd.

142 Vgl. ebd.

143 Vgl. Bergungsmannschaften hielten den Atem an, in: *FAZ* vom 6. II. 1963.

144 Nach der Katastrophe wurde vonseiten des Ministerpräsidialamtes überlegt, den jungen Tontechniker, der diesen Einfall gehabt hatte, mit einem Verdienstorden auszuzeichnen, was aber verworfen wurde. Vgl. Schreiben Erhard Herzig (Hauptabteilung Regionalprogramm des *NDR*) an die Staatskanzlei Hannover vom 15. II. 1963, in: NLA Hannover, Nds. 50 Acc. 2008/021, Nr. 85; vgl. auch Kellner, *Einsatz und Betreuungsmaßnahmen der zivilen Organisationen*, S. 1558, Aufn. 031; vgl. auch G. Liebau, *Unfallinternistischer Einsatz beim Lengeder Grubenunglück und klinischer Bericht über fünf gerettete Bergleute*, in: *MMW* 105 (1964) 36, S. 1575–1585, hier S. 1576. Digitalisat des Niedersächsischen Landesarchivs NLA Hannover 1009 N ZG. 55_2001, Nr. 7134, Aufn. 049.

145 Auch bei der weiteren Suche halfen Medientechniker: Sie ließen beispielsweise eine Fernsehkamera in ein Bohrloch herunter, um mögliche Verletzte dieser Suchbohrung sehen zu können. Vgl. *Die Stunde der Entscheidung naht rasch*, in: *Landeszeitung* vom 7. II. 1963. Dies beurteilte das *Sonntagsblatt* vom 10. II. 1963 genauso. Vgl. dazu Scholl, *Gott lebt*, S. 46.

oben und unten wurden aufgezeichnet.¹⁴⁶ Die Sprechanlage erlaubte es sowohl Ärzten, Ratschläge nach unten durchzugeben und sich des Gesundheitszustands der Bergmänner zu versichern, als auch der Bohrmannschaft, Informationen aus dem Inneren der Einschlusshöhlen zu bekommen, was die Rettungsvorgänge erleichterte.¹⁴⁷ Nicht zuletzt konnten auch Angehörige mit den Eingeschlossenen sprechen.¹⁴⁸ Der »nervlichen Belastung« der Bergleute, die die Ärzte als nicht zu vernachlässigen einstufen, sollte damit begegnet werden.¹⁴⁹ Zur Unterhaltung schickte man den Eingeschlossenen Zeitungsseiten herunter, die allerdings zuvor in der Weise zensiert worden waren, dass sie den Bergmännern das Ausmaß der Katastrophe bis nach ihrer Rettung verheimlichten und ihnen zugleich höchste Aufmerksamkeit der Außenwelt zusicherten. Eine Extra-Ausgabe der *Bild-Zeitung*, die eigens für die elf Eingeschlossenen gedruckt worden war, sprach ihnen Mut zu und äußerte sich zuversichtlich über die Rettungsarbeiten.¹⁵⁰ Die allgemein verbreitete Ausgabe für »übertage« war dagegen weniger optimistisch.¹⁵¹ Insofern trugen die Medien zu einer Verbindung der Eingeschlossenen und der Welt übertage bei.

Die anwesenden Journalisten beschrieben sich bald selbst als Akteure der Rettung. Viele von ihnen blieben lange Zeit vor Ort und warteten auf Neuigkeiten. Bald waren sie nach eigenen Aussagen selbst mit dem allgegenwärtigen Schlamm besprenkelt, erschöpft und doch gemeinsam mit allen Anwesenden hoffnungsfroh.¹⁵² Deutlich wird diese Selbstbeschreibung anhand einer Schilderung des *Berliner-Morgenpost*-Journalisten Wildberger. Kurz vor der Rettung der ersten drei Eingeschlossenen habe dieser seinen Blick auf eine Gruppe Männer gerichtet, die zuvor nicht am Bohrloch ausgeharrt hatten und damit seiner Ansicht nach nicht zur Rettung beigetragen haben konnten oder zu den daran Beteiligten zählen durften:

146 Diese Aufnahmen werden im Niedersächsischen Landesarchiv Wolfenbüttel aufbewahrt, waren aber für die Studie nicht zugänglich. NLA Wolfenbüttel 1009 N, Zg. 55 /2001 Nr. 7184; vgl. auch: Lengede-Tonbänder sichergestellt, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 16./17. II. 1963.

147 Vgl. Kellner, Einsatz und Betreuungsmaßnahmen der zivilen Organisationen, S. 1558, Aufn. 031.; vgl. Liebau, Unfallinternistischer Einsatz, S. 1576, Aufn. 049.

148 Vgl. Liebau, Unfallinternistischer Einsatz, S. 1576, Aufn. 049.

149 Vgl. ebd.

150 Was jedoch von den Adressaten sogar erkannt worden sei. Vgl. Andreas Plöger, Gruppendynamik in einer Extremsituation. Weitere Untersuchungen an den Überlebenden der Bergwerkkatastrophe von Lengede 1963, in: *Der Nervenarzt* 40 (1969) 1, S. 308-314.

151 Vgl. ebd.; vgl. den Titel der Bild-Zeitung: Halten die Elf das aus?, in: *Bild* vom 6. II. 1963.

152 Vgl. Um 15.44 Uhr geschah dann das Wunder, in: *Berliner Morgenpost* vom 3. II. 1963.

15 Uhr 17: Es tauchen Herren auf, die nicht zu uns gehören, nicht zu den Polizisten und den Angehörigen des Roten Kreuzes und den Bohrkumpeln und Ingenieuren und Journalisten. Die Herren tragen keine Gummistiefel wie wir, ihre Kragen sind schneeweiß, ihre Krawatten frisch geschlungen, ihre Mäntel nicht zerdrückt. Und selbstverständlich sind sie glatt rasiert. »Jetzt muß es gleich soweit sein«, sagte bitter ein Mann aus Barbecke. »Das ist die Direktion.«¹⁵³

In Wildbergers Beschreibung traten zum technischen und medizinischen Rettungspersonal selbstverständlich die Journalisten hinzu, die zur Rettung dazugehörten. Damit wurde die Berichterstattung als integraler Bestandteil von Katastrophenbewältigung interpretiert. Aus dem großen Andrang der Medienvertreter ergab sich die Notwendigkeit für die Ilseder Hütte, stetig Informationen vonseiten der Direktion an die Presse herauszugeben. Die Involvierung der Medienvertreter schlug sich überdies in der relativen Nähe von Pressezelten zu den Bohrstellen wieder, die innerhalb der Absperrungen um das Bohrloch lagen, welche gegen Neugierige gezogen worden waren. Sogar die beteiligten Ärzte beurteilten die Anwesenheit von Journalisten als stellenweise nützlich und als besser als der Besuch tausender Schaulustiger, die ohnehin die Straßen um Lengede, Barbecke und Broistedt für den Rettungsverkehr versperrten.¹⁵⁴

Trotz der tatsächlichen praktischen Mitarbeit und der direkten Anteilnahme der Medienberichterstatter an der Katastrophe rief das Vorgehen von Journalisten deutliche Kritik hervor, die nicht zuletzt in der Presse selbst reflektiert wurde.¹⁵⁵ Angehörige und weitere EinwohnerInnen der Gegend berichteten von unangenehmem Verhalten der Journalisten, die als sehr aufdringlich wahrgenommen wurden.¹⁵⁶ In der Umbruchzeit der Berichterstattung, als die man die 1960er Jahre bezeichnen kann, wurden andere Informationen interessant, als sie beispielsweise zu Zeiten der BASF-Katastrophe noch in den Zeitungen erschienen. Zwar ging es bei der Rettung nach wie vor um

153 Ebd.

154 Vgl. Kellner, Einsatz und Betreuungsmaßnahmen der zivilen Organisationen, S. 1567.

155 Vgl. unter der Zwischenüberschrift »Prügel für die Presse« den Bericht über eine Frau, die vor Wut auf einen Journalisten einschlug: Retter schon auf halbem Weg in die Tiefe, in: Frankfurter Rundschau vom 5. 11. 1963; zuvor war über Steiger berichtet worden, die die Beleuchtung der Presse zerschlagen hätten, da diese die Geretteten blendeten, vgl. Drei Eingeschlossene noch am Leben, in: FAZ vom 28. 10. 1963; davon berichteten auch die Bild-Zeitung am 27. 10. und das Sonntagsblatt am 9./10. 11. 1963, vgl. Scholl, Gott lebt, S. 21-22.

156 Vgl. Lohn der Angst, in: Der Spiegel 47 (1963), S. 63-65; Drei Eingeschlossene noch am Leben, in: FAZ vom 29. 10. 1963; vgl. auch Wolter, Du liebstes Leben, S. 235-236.

Fakten und Vorgänge, aber zugleich auch um die persönliche Seite des Unglücks. Der Grund dafür ist nicht zuletzt auch darin zu sehen, dass das Fernsehen mit seinen Übertragungsmöglichkeiten vom Unglücksort andere Eindrücke und Informationen einzufangen und zu übermitteln vermochte als geschriebene Nachrichtentexte in den Zeitungen oder Hörberichte im Radio. Gerade die Übermittlung von Gesichtsausdrücken gemeinsam mit Stimm-lagen oder Eindrücken und Geräuschen vom Unglücksort wurden für nichtanwesende Zuschauende wahrnehmbar. Insofern vermittelte das Fernsehen, trotz der Auswahl und des Zusammenschnitts von Szenen, einen Eindruck von Direktheit, mit dem andere Medienformate nicht mithalten konnten. Naheliegend also war es, dass Zeitungsjournalisten, unter dem Eindruck der technischen, aber auch der zahlenmäßigen Konkurrenz unter den über 400 anwesenden Reportern, die Notwendigkeit empfanden, exklusives und persönliches Material zu produzieren. Die Konkurrenzsituation zwischen Druckpresse und Rundfunk, bei der es nicht nur um Absatzfragen, sondern auch um Werbeeinnahmen ging, prangerte der Bundesverband Deutscher Zeitungsverleger im Juni 1963 an.¹⁵⁷ Vor allem der Großverleger Axel Springer beklagte eine angebliche Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil der privatwirtschaftlichen Presse.¹⁵⁸ 1965 stellte eine Kommission, die im Auftrag des Bundestages dieser Frage nachgegangen war, fest, dass der Wettbewerb innerhalb der Zeitungs-presse deutlich stärker war und die existenzielle Konkurrenzsituation zwischen Fernsehen und Druckpresse offenbar auf subjektiver Wahrnehmung beruhte.¹⁵⁹

Bei der Jagd nach persönlichem Exklusivmaterial verstiegen sich die Journalisten in Lengede gelegentlich zu Falschmeldungen oder wurden mit Gewalt von sich bedrängt fühlenden Bergmännern oder Angehörigen abgewehrt.¹⁶⁰ Das zum Springer-Konzern gehörende *Hamburger Abendblatt* vermeldete gegen alle anderslautenden Informationen, dass sich niemand fände, der zu den entkräfteten elf Eingeschlossenen herunterfahren wolle, um ihnen zu helfen.¹⁶¹ Tatsächlich gab es dutzende Freiwilligenmeldungen.¹⁶² Dagegen ging Direktor Rudolf Stein im Rahmen eines Fernsehinterviews entrüstet

157 Vgl. Konrad Dussel, *Deutsche Rundfunkgeschichte*, Konstanz³ 2010, S. 243.

158 Vgl. ebd.

159 Vgl. ebd., S. 235.

160 Dies thematisierten dann wiederum andere Zeitungen oder Zeitschriften. Vgl. Lohn der Angst, in: *Der Spiegel* 47 (1963), S. 63–65; Drei Eingeschlossene noch am Leben, in: *FAZ* vom 29. 10. 1963; vgl. auch Wolter, *Du liebstes Leben*, S. 235–236.

161 Vgl. *Das Drama der letzten Meter*.

162 Vgl. Sammlung der als problematisch eingestuften Zeitungsmeldungen über die Ilseder Hütte und die Rettungsarbeiten, in: *NLA Wolfenbüttel*, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7185.

vor.¹⁶³ Das Fernsehen dagegen, vor allem vertreten durch den zur *ARD* gehörenden *NDR*, war in Lengede bei der Bergungsleitung viel besser gelitten als die Journalisten der Zeitungspressen. Daher, so berichtet auch die *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, durften die Mitarbeiter des *NDR* die Absperrung an der Bohrstelle überschreiten und von dort aus berichten.¹⁶⁴ Diese privilegierte Position machte sich bei der Übertragung der Rettung der Elf durch einen unmittelbaren Blick auf das Geschehen bemerkbar.

Das beginnende Interesse an Nachrichten, die über Fakten und Vorgänge hinausgingen und sich in den 1960er Jahren Bahn brach und für das »Lengede« ein wichtiges Beispiel ist, wurde sogleich von den Beteiligten hinterfragt. Sowohl die Betroffenen als auch übrige Bergmänner, die bedrängt wurden, aber auch Journalisten selbst stellten die Vermarktung des Leides, persönlicher Krisen und Emotionen in Frage.¹⁶⁵ So wurde die Frage nach den Grenzen zum Voyeurismus gestellt. Inwiefern die Teilhabe an einer Leidensgeschichte käuflich sein könne und ob es Unrecht sei, dafür Geld zu zahlen bzw. in Empfang zu nehmen, wurde in Tages- und Wochenzeitungen diskutiert.¹⁶⁶ Natürlich waren bildliche Diskursregeln und Sehgewohnheiten, die regelten, welche Formen der Darstellung von Leid, Trauer und Verletzung als zulässig gelten konnten, kein Novum. Inwiefern es aber die Öffentlichkeit etwas anging, wie Menschen durch eine Katastrophe zu Schaden gekommen waren und darunter litten, wie dicht also die Presse an die menschliche Seite der Katastrophe herankommen durfte, stand zu Debatte.

Zentral in diesem Zusammenhang war Bildmaterial der Betroffenen. Da die Eingeschlossenen für die Presse zunächst unerreichbar waren, schickte man beiden Gruppen, den Dreien auf der 100-m Sohle und später den Elf im »Alten Mann«, kleine Kameras herunter, mit denen sie sich gegenseitig fotografieren sollten.¹⁶⁷ Die Bilder gingen daraufhin um die Welt.

Obgleich die Eingeschlossenen, deren Angehörigen und stellenweise auch einzelne Retter im medialen Fokus standen, blieben Vermutungen über konkrete emotionale Vorgänge eher verhalten. Viel eher wurde das Durchhalten der Bergmänner gelobt – sowohl über- als auch untertage.¹⁶⁸

163 Vgl. Stein: Eine Fügung des Schicksals, in: FAZ vom 8. II. 1963.

164 Vgl. Bergungsmannschaften hielten den Atem an, in: FAZ vom 6. II. 1963.

165 Vgl. exemplarisch: Lohn der Angst, in: Der Spiegel 47 (1963), S. 63–65.

166 Vgl. Die Geretteten werden verhört und umworben, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung, vom 14. II. 1963; Lohn der Angst, in: Der Spiegel 47 (1963), S. 63–65; vgl. auch Lengede-Tonbänder sichergestellt; implizierter Stellung beziehend vgl. 15 Tage ging es um Leben und Tod, in: Hamburger Abendblatt vom 9./10. II. 1963.

167 Siehe exemplarisch: »Diesmal wird's besser«, versprach Hanusch, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 31. IO. 1963.

168 Vgl. ebd.



Abb. 2: Kommunikation zwischen oben und unten: Eine Angehörige spricht mit einem Eingeschlossenen – 433186327 picture alliance / SvenSimon | SVEN SIMON

Angst, Müdigkeit und Erschöpfung waren nachvollziehbar, aber solche Regungen blieben auf die Beschreibung des äußeren Eindrucks beschränkt. Emotionalisiert wurde die Berichterstattung durch ausgiebige Beschreibung von Szenen und selten durch konkrete Zuschreibung von Gefühlen. Diese wurden in den Gesichtern der Beteiligten gesucht, weshalb Großaufnahmen von Gesichtern häufig abgedruckt wurden. Zwar rückte die visuelle Katastrophenberichterstattung physisch nahe an die einzelnen Betroffenen oder involvierten Menschen heran, die innere Gefühlswelt wurde jedoch nur oberflächlich beschrieben. An ihnen sollten sich die Betrachtenden unter Bezug zum Kontext selbst in die Betroffenen hineinversetzen. Das Bildliche vervollständigte die emotionale Botschaft, indem davon Emotionen

abzuleiten waren, die textlich nicht zur Sprache kamen.

Vor allem bei Frauen wurden Indizien des Leids, der Erschöpfung, Zermürbung oder Hoffnung und Erleichterung gesucht. In der Regel waren es einerseits die Ehefrauen, die als direkte Angehörige um ihre Männer im Bergwerk fürchteten. Andere Verwandte wie Kinder, Mütter oder Väter der Eingeschlossenen dagegen wurden seltener portraitiert. Andererseits war die Gefühlswelt deutlich genderabhängig. Während die Zuschauenden durchaus weinende Frauen in Fernsehen zu sehen bekamen oder von ihnen lesen konnten, wurden Männer dagegen stoisch oder erleichtert beschrieben, durften auch eine Freudenträne in den Augen haben und waren in der Regel konzentriert bei der Arbeit zu sehen.¹⁶⁹ Frauen repräsentierten im traditionellen Sinne das »Heim« und dessen Sicherheit, das auf die Ver-

¹⁶⁹ Vgl. die oben abgebildeten Bilder aus: Die Rundschau vom 4. und 5. II. 1963. Vgl. ähnliche Bilder in: Braunschweiger Zeitung vom 6. II. 1963; Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 7. II. 1963; Hamburger Abendblatt vom 8. II. 1963; Welt am Sonntag vom 10. II. 1963; Hüttendirektor Stein wurde mit Freudentränen in den Augen beschrieben, in: Und unten war »der Mann«, in: Hamburger Abendblatt vom 8. II. 1963.



Abb. 3: Vereinigung von Mensch und Maschine: Die Rettungsmannschaft arbeitet an der Bohrstelle. – 2364561 picture-alliance / dpa | dpa.

schütteten wartete. Die Kumpel am Bohrturm dagegen ergänzten einerseits die Technik, die ohne Verzagen und konzentriert bedient werden musste, und andererseits taten die Männer dies trotz des nervlichen Drucks aus dem menschlichen Wunsch heraus, die Überlebenden zu befreien.

Lebende und fühlende Menschen komplettierten die Aufnahmen von kalten, schlammigen Bohrgeräten und Türmen, von Infografiken und technischen Zeichnungen, die sich anteilhaft die Waage hielten. Insofern stützten diese Bilder die Erzählung der Vereinigung zwischen Menschen und Maschinen, zwischen Herzenswärme und kühler Rationalität.

Die Berichterstattung über die Rettungsaktion von Lengede war ein Balanceakt für die berichterstattenden Medien hinsichtlich einer annehmbaren Skalierung von Emotionalität und Nähe. Sie stand im engen Verhältnis zum Nebeneinander von als rein rational interpretierter Technik und irrationaler, aber zur Leidenschaft fähiger Menschen, die durch Beharrlichkeit gegen alle Wahrscheinlichkeiten und in kreativem Abweichen von Berechnungen »Wunder« möglich machten. Allerdings hatte auch Letzteres seine Grenzen. War das *Hamburger Abendblatt* mit seiner Falschmeldung bereits in die Kritik geraten, so mutmaßte der Sprecher der Wochenschau, ein emotionalisierter Bericht über das Überleben der Elf könne ein weiterer »Faux-Pas« werden.¹⁷⁰

170 UFA-Wochenschau vom 8. II. 1963.

Szenen des Skandals. Fragen nach Verantwortung und Versäumnis

Unter die gespannte, aber durchaus positive Berichterstattung in den ersten Novembertagen mischte sich ein potenzieller Skandal. Die Frage, weshalb erst zehn Tage nach dem Wassereinbruch an der Stelle über der Bruchhöhle gebohrt wurde, beschäftigte die Medien. Regelrechter Tumult unter den Bergmännern und Pressevertretern brach bei der zu dieser Frage anberaumten Pressekonferenz aus. Der Direktor der Hütte, Rudolf Stein, legte die Gründe dar, weshalb das Auffinden der Überlebenden dort aus seiner Perspektive unvorstellbar gewesen sei.¹⁷¹ Daraufhin unterbrach ihn ein Hauer (Bergmann) mit der Behauptung, dass unter den Bergleuten in der Kaue (Aufenthalts- und Umkleideraum der Bergleute) und in den Gaststätten des Ortes bereits kurz nach dem Wassereinbruch die Vermutung kursiert sei, es könnten noch Überlebende im Alten Mann zu finden sein.¹⁷² Eine entsprechende Meldung an den Betriebsführer sei allerdings zurückgewiesen worden.¹⁷³ Aus Angst davor, aus der Werkswohnung geworfen zu werden, so berichteten die Zeitungen, hätten die Kumpel vorerst nichts weiter unternommen.¹⁷⁴ Schließlich sei die erneute Suchbohrung einem anderen Hauer zu verdanken gewesen, der die Bruchhöhle kurz vor der Katastrophe trotz Betretungsverbot entdeckt hatte und sich schließlich an Direktor Stein und Zechendirektor Peter Ferling wandte.¹⁷⁵ Diese setzten die entscheidende Suchbohrung in Gang. Über den Grad der Widerwilligkeit dieses erneuten Bohrversuchs gingen die Berichte der Medien auseinander. Mehrere Darstellungen erwähnen in diesem Zusammenhang »großen Nachdruck« der Bergleute oder die Drohung, zur *Bild-Zeitung* zu gehen, die eine unterbliebene Suchbohrung sicher auf dramatische Weise an die Öffentlichkeit bringen würde.¹⁷⁶ Weniger spektakulär dagegen stellt es der damals anwesende Steiger Helmut Müller dar, der berichtet, dass diese Drohung eher für den Fall gedacht war, dass sich die Werksleitung oder Direktion zu bohren weigerte, was aber nicht der Fall war.¹⁷⁷ Insgesamt wurden dreizehn Suchbohrungen niedergebracht, um Überlebende zu finden.

171 Vgl. Ein Hauer verursacht Tumult, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 5. 11. 1963; vgl. auch: Drei Bergleute greifen die Verantwortlichen heftig an, in: Weser-Kurier vom 7. 11. 1963; vgl. Wer wußte um den Hohlraum? Vorwürfe gegen Werksleitung, in: Frankfurter Rundschau vom 5. 11. 1963; vgl. Hauer Söllinger schlägt Krach, in: Die Zeit vom 5. 11. 1963.

172 Vgl. Ein Hauer verursacht Tumult; vgl. Drei Bergleute greifen die Verantwortlichen heftig an.

173 Vgl. Ein Hauer verursacht Tumult.

174 Vgl. ebd.

175 Vgl. ebd.

176 Vgl. Cleve, Das Wunder von Lengede, S. 6.

177 Vgl. Das Zeitzeugengespräch mit dem Steiger Helmut Müller.

Mit dem Verdacht, dass sich die Direktion die Kosten für eine erneute Suchbohrung sparen wollte, auf die Meinung von Bergmännern nichts gebe und 39 Männer verfrüht für tot erklärte, gingen die Tageszeitungen mehrheitlich vorsichtig um, insinuierten aber, dass an den Vorwürfen etwas dran sein könnte.¹⁷⁸ Auch berichteten sie über eine explosive Stimmung in Lengede unter den Bergarbeitern, die die Verdächtigungen offenbar nicht sämtlich für belanglos zu halten schienen.¹⁷⁹ Andere warfen dem Hauer, der die Vorwürfe vorgebracht hatte, vor, »von Osten gesteuert« zu sein, also die Meinungen im Sinne der DDR zu manipulieren.¹⁸⁰ Es waren diese Vorwürfe, die das Interesse der DDR-Presse an den Vorgängen in Lengede entfachten.

Die Fragen, ob die 39 Bergmänner verfrüht aufgegeben worden waren und weshalb nicht früher an der Stelle des »Alten Mannes« gesucht worden sei, stellten sich die Menschen in und um Lengede ebenso wie die Journalisten, die Industriegewerkschaft »Bergbau und Energie« und die Staatsanwaltschaft. Der skandalträchtige Verdacht wurde landesweit in den Tages- und Wochenzeitungen verbreitet.¹⁸¹ Der *Spiegel* hielt die Erklärung für naheliegend, dass die Grubendirektion aufgrund von steilen Hierarchien im Bergbau erst spät von dem Verdacht des Überlebens im »Alten Mann« erfahren hatte. Darüber hinaus besaßen Vorstand und Grubendirektion keine mit den Bergmännern vergleichbaren Ortskenntnisse und konnten daher von der Lage temporärer Bruchhöhlen untertage nichts wissen.¹⁸² Dass aber die Toterklärung relativ früh erfolgte, konnte damit nicht gerechtfertigt werden. Die Klärung dieser Fragen war der Staatsanwaltschaft Hildesheim überlassen, die letztlich keine Anhaltspunkte für unterlassene Hilfeleistung fand.¹⁸³ Was genau sich in der Kaue und im Direktionsgebäude der Hütte abgespielt hat, kann im Rahmen dieser Arbeit nicht nachvollzogen werden. Interessant bei der Frage nach der Medialisierung einer technischen Katastrophe ist der Fakt, dass der Komplex aus Ursache und potenziellen Verantwortlichen deutlich hinterfragt wurde. Trotz unweigerlicher Skandalisierung und Übertreibungen wurde diese technische Katastrophe nicht mehr allein auf Schicksalsschläge und ein dem Beruf immanentes Risiko zurückgeführt, auch wenn diese Deutung

178 Vgl. Aus der Gruft, in: Der Spiegel 46 (1963), S. 23-36. Vgl. Ein Hauer verursacht Tumult; vgl. auch: Drei Bergleute greifen die Verantwortlichen heftig an, in: Weser-Kurier vom 7. 11. 1963; vgl. Wer wußte um den Hohlraum? Vorwürfe gegen Werksleitung, in: Frankfurter Rundschau vom 5. 11. 1963; vgl. Hauer Söllinger schlägt Krach, in: Die Zeit vom 5. 11. 1963.

179 Vgl. die oben angeführten Berichte.

180 Ein Hauer verursacht Tumult.

181 Vgl. ebd.

182 Vgl. Aus der Gruft, S. 35.

183 Vgl. Anklage wegen des Grubenunglücks von Lengede, in: FAZ vom 18. 12. 1965.

im Diskurs nach wie vor sehr präsent war. Durch den Skandal wurde die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Frage nach technischer Sicherheit und der menschlichen Verantwortung gelenkt, die sich nicht auf Versprechen von Verbesserungen beschränken konnte.¹⁸⁴

Eine Bedingung dafür war ein Wandel in der Berichterstattung selbst. Waren Medienberichterstatter bei Katastrophen wie der Explosion des *Hindenburg* oder der BASF-Katastrophe dabeistehende Beobachter gewesen, begannen Journalisten nun, sich selbst als Teil der Katastrophenbewältigung zu betrachten und ihre Rolle als Berichterstatter und Stellvertreter für die Nicht-Anwesenden zu reflektieren. Hinzu kam die Hinwendung zu den Betroffenen und ihren Interessen, die Fragen nach den Zusammenhängen stellten und Aufklärung forderten. Katastrophen wurden mehr und mehr nicht mehr nur als Vorfälle behandelt, über die es zu informieren galt. Stattdessen wurden die Vorgänge problematisiert und Fragen aufgeworfen, die die Gesellschaft etwas angingen. Insbesondere ging es dabei einerseits um Fragen der Schuld und Verantwortung und andererseits um das generelle Problem, wie derartige Katastrophen juristisch aufgearbeitet und moralisch beantwortet werden sollten. In diesem Zuge witterten Journalisten Skandale, stellten Zusammenhänge überspitzt dar oder dramatisierten die Gegebenheiten. Die grundsätzliche Stoßrichtung der Presse zielte dennoch insgesamt darauf, dass technische Katastrophen nicht mehr als schicksalhafte Fügungen hingenommen werden sollten. Zwar hatte die Rettungsaktion für die Presse metaphysische und schicksalhafte Züge, die Ursache aber musste untersucht werden und war für die meisten Berichterstatter irdischen Ursprungs.

Eindeutig aber fiel das Urteil der DDR-Presse über die Zusammenhänge der späten Suchbohrung aus. Nach anfänglich geringem Interesse an der Bergung der ersten drei Bergmänner aus der 100m-Sohle berichtete die Zeitung *Neues Deutschland* am 5. November von der Rettungsaktion für die elf weiteren Aufgefundenen.¹⁸⁵ Zuvor hatte das Zentralorgan der kommunistischen Einheitspartei der DDR das Grubenunglück auf die Vernachlässigung von Sicherheitsvorkehrungen zurückgeführt und mit Pessimismus auf die bevorstehende Rettung der drei Männer geblickt, die letztlich doch glückte.¹⁸⁶ Seit dem Aufkommen der Vorwürfe gegen die Gru-

184 Zum beginnenden Wandel der Öffentlichkeit und der gezielten Skandalisierung vgl. Christina von Hodenberg, Die Journalisten und der Aufbruch zur kritischen Öffentlichkeit, in: Ulrich Herbert (Hrsg.), Wandlungsprozesse in Westdeutschland. Belastung, Integration, Liberalisierung 1945-1980 [= Moderne Zeit, Bd. 1], Göttingen 2002, S. 278-311.

185 Vgl. Konzern ließ Lebende für tot erklären, in: Neues Deutschland vom 5. 11. 1963, S. 1, S. 2.

186 39 Bergleute aufgegeben, in: Neues Deutschland vom 27. 10. 1963, S. 2.

benleitung griff die Zeitung diese auf und berichtete in einer Weise, die die Direktion propagandagerecht als hartherzige und profitsüchtige Ignoranten darstellte. Orientierte sich die Berichterstattung zunächst an ausgesuchten Fakten, die dieses negative Bild durch Zusammenstellung oder Auslassung weiterer Informationen prägten, wurde die schnell entstehende Erzählung mehr und mehr verfälscht. Der in der DDR lebende KPD-Sekretär Max Reimann richtete über den »Freiheitssender 904« das Wort an die elf Geretteten und die Belegschaft der Erzgrube.¹⁸⁷ Der Rundfunksender wurde, von Magdeburg aus und vom ZK der SED gesteuert, als angeblicher Piratensender in der BRD zur Einwirkung auf die Bevölkerung betrieben.¹⁸⁸ Neben einer Gratulation an die Überlebenden erhob Reimann schwere Vorwürfe gegen die Direktion, die stellenweise schlichtweg falsch waren, aber in das Bild eines »Kumpelmordes« passten.¹⁸⁹ Die fragliche Situation um die Toterklärung und um die späte Niederbringung der Suchbohrung wurde durch Reimann und durch DDR-Korrespondenten, die auf dem Zechengelände von der Zeche wissentlich als Berichterstatter zugelassen worden waren, zu einer Klassenkampfgeschichte zugespitzt.¹⁹⁰ Die Rollen der Helden und Bösewichte waren eindeutig verteilt. Diese Geschichte erzählte, kaum überraschend, von einem Kampf zwischen den Arbeitern und der Direktion, die »Millionen« für die Rettungsarbeiten sparen wollte, die Bergmänner daher für tot erklärte, aber schlussendlich dem Drängen der Arbeiter nachgeben musste.¹⁹¹ Die gewinnsüchtige Direktion sei außerdem bei der Anlage des Klärteiches nachlässig gewesen und habe so die Katastrophe provoziert.¹⁹² Schließlich aber zeichnete sich ein Triumph der Arbeiter ab, die die Rettung der Kumpel ermöglicht hätten.¹⁹³

Die westdeutsche Technik spielte in der DDR-Version des »Wunders von Lengede« – was dort nicht als solches bezeichnet wurde – gegenüber der Willenskraft vereinter Bergmänner eine untergeordnete Rolle.

Das *Neue Deutschland* sah in der Empörung der Bergmänner in Lengede sogar eine Chance zur Revolte und zitierte sie mit der Phrase: »Jetzt ist hier Notstand«, erklärten die Kumpel, »aber wenn unsere Kameraden erst draußen sind, dann geht es hier richtig los!«¹⁹⁴

187 Vgl. die abgedruckte Version der Ansprache: Hier spricht die KPD: Kumpelmord, in: Neues Deutschland vom 5. II. 1963, S. 2.

188 Vgl. Dussel, Deutsche Rundfunkgeschichte, S. 134.

189 Vgl. Hier spricht die KPD: Kumpelmord.

190 Vgl. ebd.

191 Vgl. Konzern ließ Lebende für tot erklären, S. 1-2.

192 Vgl. ebd.

193 Vgl. Sie sind gerettet!, in: Neues Deutschland vom 8. II. 1963, S. 1, S. 2.

194 »Es riecht nach Meuterei«, in: Neues Deutschland vom 7. II. 1963, S. 2.

Die Folge dieser Berichterstattung waren anklagende Zuschriften aus der DDR, die die Direktion schmähten.¹⁹⁵ Ebenso trafen Angebote für Ferien- und Erholungsaufenthalte für die Retter und Geretteten ein, die unbeantwortet blieben.¹⁹⁶ Wie auch nach der Explosion in der BASF wurden diese Angebote für Arbeiter und deren Familien vom FDGB ausgesprochen. Das Werben um Gewerkschaftsmitglieder und Arbeiter aus der Bundesrepublik, die ihren Urlaub in der DDR verbringen sollten, war Teil der »Westarbeit« des FDGB.¹⁹⁷ Mit dem Ausbau der Ferienangebote der DDR wurde auch das Bemühen um Gäste aus der Bundesrepublik verstärkt, die die sozialen Angebote der DDR denjenigen der BRD plakativ gegenüberstellen sollten.¹⁹⁸ Dass diese Ferienangebote nicht allein den freundlichen Austausch zwischen den Arbeitern beider deutscher Staaten zum Ziel hatten, war in der BRD bekannt. Besonders verletzte und damit potenziell unzufriedene Arbeiter schienen geeignet, von FDGB-Mitgliedern »beraten« und zum Kampf gegen die Arbeitsbedingungen in der Bundesrepublik aufgerufen zu werden.¹⁹⁹ Im *SBZ-Archiv*, einer Zeitschrift des Bundeszentrale für politische Bildung, warnte ein Beitrag vor der Einflussnahme mittels derartiger Ferienangebote, die darüber hinaus auch dazu dienten, »geeignete Personen für eine spätere Agententätigkeit zu gewinnen«.²⁰⁰ Zugleich boten Katastrophen vor allem im industriellen Zusammenhang einen Anlass, die politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten anzugreifen oder gar zum Anlass für ein Aufbegehren der Arbeiterschaft zu stilisieren. Bemerkenswerte Erfolge ließen sich dabei jedoch nicht verzeichnen.

195 Vgl. Aktenbestand in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 4286.

196 Vgl. exemplarisch: Betriebsgewerkschaftsleitung VEB Braunkohlewerk Großkaya an den Betriebsrat der Schachtanlage »Mathilde«, Schreiben vom 8. II. 1963, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 4286.

197 Zum »operativen Einsatz« des FDGB und dem »Urlaubsplatz als Lockmittel« gibt ein Artikel im *SBZ-Archiv* aus westdeutscher Perspektive Auskunft. Vgl. Harry Friedberger, Die Westarbeit des FDGB, in: *SBZ-Archiv. Dokumente, Berichte, Kommentare zu gesamtdeutschen Fragen* 10 (1959) 4, S. 49–53, hier S. 50–52.

198 Vgl. ebd., S. 52.

199 Vgl. ebd., S. 50.

200 »Sinn und Zweck der großzügigen Einladung (der Aufenthalt ist völlig kostenlos; Fahrtkosten werden ebenfalls ersetzt) ist die politische Beeinflussung der Teilnehmer. Eigens ausgewählte und für diese Aufgabe geschulte Funktionäre sind für die sogenannte kulturelle Betreuung verantwortlich, die in ihrem Wesen kommunistische Propaganda ist. Selbst der SSD schaltet sich durch seine Vertrauensleute ein, um geeignete Personen für eine spätere Agententätigkeit zu gewinnen.« Ebd., S. 52.

Seitenblick: Bewältigung einer technischen Katastrophe in der DDR

Aufgrund des verstärkten Interesses der DDR an der Grubenkatastrophe von Lengede bietet sich an dieser Stelle ein kurzer Seitenblick auf eine ganz ähnliche Katastrophe an, die sich in der DDR ereignete. Das Grubenunglück von Lengede und der potenzielle Skandal um die Rettungsversuche wiesen Ähnlichkeiten mit einem Grubenunglück in der DDR auf, das Licht auf die Bewältigungspraxis der deutschen Diktatur in den 1960er Jahren zu werfen vermag.

Drei Jahre, bevor sich in der Bundesrepublik das vermeintliche »Wunder« in Niedersachsen ereignete, kam es am 22. Februar 1960 zu einer Schlagwetterexplosion im VEB (Volkseigener Betrieb) Steinkohlenwerk »Karl Marx« in Zwickau.²⁰¹ Über Grubenunglücke auf dem Staatsgebiet der DDR existiert wenig Forschungsliteratur, sie sind vielmehr ein Nischenthema populärer Medien oder lokaler Interessengruppen. Ein Zeitschriftenartikel des Historikers Clemens Heitmann ist die Ausnahme; er gibt Aufschluss über die Vorgänge bei dieser Grubenkatastrophe.²⁰² In Folge der Explosion breitete sich ein Brand im Grubenfeld aus, das über 1.000 m in die Tiefe reichte. 72 Bergmänner galten als vermisst und wurden an einer bestimmten Stelle des Grubenfeldes vermutet, die von den Rettungskräften jedoch nicht erreicht werden konnte.²⁰³

Das Unglück wurde zu einer Angelegenheit, mit der sich die SED-Führung rasch nach ihrem Bekanntwerden befasste. Eine Regierungskommission wurde eingesetzt, der die Rettungseinsatzleitungen unterstanden. Damit wurden politische Entscheidungsträger über die gruben- und feuertechnischen Sachverständigen gestellt.²⁰⁴ Diese Kommission war mit Kurt Gregor und Klaus Siebold an der Spitze hochrangig besetzt.²⁰⁵ Bei Gregor handelte es sich um ein Mitglied des Ministerrates der DDR, zugleich den ersten Stellvertreter des Vorsitzenden der Staatlichen Planungskommission, bei Siebold um den Leiter der Kohleindustrie der DDR.²⁰⁶ Die Bedeutung, die die SED-Führung

201 Bei einer Schlagwetterexplosion handelt es sich um die Explosion eines Methan-Luftgemisches untertage. Vgl. Art. Schlagwetterexplosion, in: Kleines Bergbaulexikon, S. 283.

202 Vgl. Clemens Heitmann, Vom falschen Umgang mit einer Katastrophe. Wie die SED die Untersuchung und Bewältigung des schwerwiegendsten Grubenunglücks in der Geschichte der DDR verhinderte, in: Der Anschnitt 63 (2011) 1, S. 25–34.

203 Vgl. ebd., S. 29.

204 Vgl. ebd.

205 Kulturamt und Stadtarchiv der Stadt Zwickau u. a. (Hrsg.), Die Grubenkatastrophe im VEB Steinkohlenwerk »Karl Marx« Zwickau vom 22. Februar 1960, Wilkau Haßlau 2010, S. 53.

206 Vgl. ebd.; Vgl. auch Personeneintrag Kurt Gregor, in: Biographische Datenbank

dem Grubenunglück für die Wirtschaft, aber auch die Gesellschaft der DDR zuschrieb, wurde durch diese Personalwahl deutlich. Für die Bevölkerung rund um Zwickau bemühte sich die SED-Führung um eine positive Beeinflussung der »Stimmung«, indem sie lokal zusätzliche Güter wie Uhren oder Autos zum Verkauf freigab.²⁰⁷

Über Tage hielt der Brand an, dem auch mit Hilfe einer tschechischen Grubenwehr nichts entgegenzusetzen war.²⁰⁸ Als das Grubenfeld nach fünf Tagen weiterhin brannte, entschied die Kommission, den Brand durch Abschneiden der Frischluftzufuhr zu ersticken.²⁰⁹ Damit ging zwangsläufig auch die Aufgabe der 72 weiterhin vermissten Bergleute einher, mit Überlebenden wurde nicht mehr gerechnet. Bei der sogenannten »Abdämmung« handelte es sich um eine Maßnahme, die der Feuerbekämpfung den Vorzug vor weiteren Rettungsversuchen gab und auch in ähnlicher Weise 1946 bei einem Grubenbrand auf der Zeche Monopol im Schacht Grimbald 3/4 in Bergkamen angewendet wurde. Wie später ersichtlich wurde, schnitt die errichtete Schutzmauer dort auch Überlebenden den Weg ins Freie ab.²¹⁰ Da Entscheidungen dieser Art den Tod der vermissten Bergleute und die Trauer der Hinterbliebenen nach sich zogen, waren sie politisch riskant. Aus diesem Grunde waren Mitarbeiter des MfS bereits kurz nach der Explosion 1960 auf den Straßen Zwickaus präsent, um dortige Diskussionen hinsichtlich des Verschuldens und der Sicherheitsmängel sowie SED-kritische Stimmen zu sondieren und die Stimmung zu beobachten.²¹¹ Sicherheitsmängel waren der Belegschaft und dem familiären Umfeld der Bergleute bekannt, sodass die Katastrophe durchaus auf eine Vernachlässigung der Sicherheit zurückzuführen sein konnte, was wiederum der Planwirtschaft und der Partei angelastet werden konnte.²¹² Dass dies auch in

der Bundesstiftung Aufarbeitung, [<https://www.bundesstiftung-aufarbeitung.de/recherche/kataloge-datenbanken/biographische-datenbanken/kurt-gregor>], letzter Zugriff am 29. 11. 2025.

207 Vgl. Heitmann, Vom falschen Umgang mit einer Katastrophe, S. 28.

208 Vgl. ebd., S. 29–30.

209 Vgl. ebd., S. 29; vgl. auch Kulturamt und Stadtarchiv der Stadt Zwickau, Die Grubenkatastrophe im VEB Steinkohlenwerk »Karl Marx« Zwickau, S. 42.

210 Zu dieser Katastrophe existieren bisher keine Forschungsansätze. Der Abschluss der Bewetterung wird in Zeitungsartikeln und Fernsehberichten erwähnt. Ein Portrait über die Katastrophe und das Weiterleben der Hinterbliebenen und Überlebenden ist im WDR ausgestrahlt worden. Heimatflimmern: Lebendig begraben – Deutschlands schwerstes Grubenunglück, WDR, gesendet am 11. 6. 2021, 20.15 Uhr, [<https://www.youtube.com/watch?v=GyOjrDQMK8o>], letzter Zugriff am 15. 8. 2023.

211 Vgl. Kulturamt und Stadtarchiv der Stadt Zwickau, Die Grubenkatastrophe im VEB Steinkohlenwerk »Karl Marx« Zwickau, S. 109.

212 Vgl. ebd., S. 110.

Einzelfällen zutraf, zeigen die Unterlagen des MfS.²¹³ Die Katastrophe hatte dementsprechend theoretisch das Potential, zu einem bedeutenden Kritikpunkt der DDR-Bevölkerung zu werden, insbesondere da sich die DDR als ein Arbeiter- und Bauerstaat inszenierte und Sicherheitsmängel im Montanwesen der DDR verbreitet waren.²¹⁴ Lebensgefahr bei der Arbeitsausführung passte nicht in dieses Bild, ebenso hielt man aber auch Sabotage für möglich.²¹⁵

Für anklagende Berichterstattung in Westdeutschland, wo das Grubenunglück ebenfalls medial verfolgt wurde, gaben zwei andere Vorwürfe Anlass: Erstens wurde vermeldet, dass es sich bei den Verunglückten auch um Zwangsarbeiter handele, was aber von Heitmann als unwahrscheinlich eingeschätzt wird.²¹⁶ Zweitens habe die DDR ein Hilfsangebot aus der BRD abgelehnt, das in Form von geschultem Personal mit entsprechender technischer Ausrüstung bestanden hätte.²¹⁷ Der Einsatz angeblich modernster Feuerbekämpfungstechnik wurde in den Zeitungen und im Fernsehen gemeinsam mit dem unermüdlichen Einsatz der Rettungskräfte unterstrichen. Diese Behauptungen widerlegt Heitmann in seinem Aufsatz.²¹⁸ Im Systemkampf beharrten die Regierungskommission und die SED-Führung auf der eigenen technischen Ausrüstung und der Kompetenz, die Lage selbst in den Griff zu bekommen. Diese Episode zeigt vor dem Hintergrund der Skandalisierung des westdeutschen Grubenunglücks in Lengede drei Jahre später, dass der Umgang mit den Opfern in der gegenseitigen Kritik der Handhabung von Katastrophen meist der zentrale Punkt war.

Die Mehrzahl der Toten auf »Karl Marx« wurde 1961 bis auf sechs Vermisste gefunden und geborgen.²¹⁹ Wie viele davon in unmittelbarer Folge der Entscheidung der Regierungskommission ums Leben gekommen sind, lässt sich nicht bestimmen. Eine Aufarbeitungsschrift der Stadt Zwickau stellte anhand von Quellenlektüre fest, dass die gefundenen Toten durch die Explosion ums Leben gekommen sein müssen.²²⁰ Als Ursache der Katastrophe

213 Vgl. ebd.

214 Vgl. Heitmann, Vom falschen Umgang mit einer Katastrophe, S. 26, S. 30.

215 Vgl. ebd., S. 28.

216 Das Zwickauer Haftarbeitslager sei bereits 1959 geschlossen worden. Vgl. ebd., S. 29.

217 Vgl. Heitmann, Vom falschen Umgang mit einer Katastrophe, S. 29.

218 Vgl. ebd. S. 28.

219 Vgl. ebd., S. 32. Vgl. dazu auch die Ausführungen der Sammelschrift. Kulturred und Stadtarchiv der Stadt Zwickau, Die Grubenkatastrophe im VEB Steinkohlenwerk »Karl Marx« Zwickau, S. 47-48.

220 Diese Schrift ist in mehreren Teilstücken bemerkenswert unkritisch und daher gibt sie an vielen Stellen nur die Inhalte der Quellen wieder. Vgl. Kulturred und Stadtarchiv der Stadt Zwickau, Die Grubenkatastrophe im VEB Steinkohlenwerk »Karl Marx« Zwickau, S. 52.

stellte die Stasi (Staatssicherheit) sowohl veraltete technische Anlagen und Ausrüstung als auch unzureichende Bewetterung fest.²²¹ Weiterhin habe der Bericht dementsprechend festgehalten, so Heitmann, dass das Unglück vermeidbar gewesen sei.²²² Die Rettungsarbeiten wurden darüber hinaus durch eine mangelnde Vorbereitung auf Unglücke und unzureichende technische Ausstattung der Rettungsmannschaften erschwert.²²³ In dieser Situation wurde zwar eine Staatstrauer angeordnet, aber die weiteren Zusammenhänge des Todes der insgesamt 132 Bergmänner wurden nicht aufgeklärt. Stattdessen, so Heitmann, setzte man mit der Trauerfeier am 27. Februar 1960 einen offiziellen Schlusspunkt.²²⁴

Die »Bewältigung« zeichnete sich durch symbolische Trauerbekundungen und Schlusspunktsetzungen, durch intransparente Informationspolitik und eine vollkommene mediale Unsichtbarkeit der Betroffenen aus, die in den Sendungen der »Aktuellen Kamera« nicht zu sehen waren. Überlebende oder Hinterbliebene wurden von Mitarbeitern der MfS verhört, da in der Katastrophe ein Sabotageakt vermutet wurde.²²⁵ Gegenüber der Presse konnte sich freilich keiner der Betroffenen äußern.

Die Grubenkatastrophe von 1960 barg für die SED-Führung die Gefahr, dass in der eigenen Bevölkerung sowohl Zweifel an der generellen Überlegenheit der DDR, der Sicherheit und der Technik als auch dem Umgang mit derartigen Katastrophen aufkommen konnten. Daher kann, auch unter Bezugnahme auf die Zugkatastrophe von Genthin und die Explosion des *Hindenburg*, festgestellt werden, dass der Umgang mit Katastrophen in Diktaturen vor allem von dem Versuch geprägt war, die Aussagen über die Ursachen in der Öffentlichkeit zu begrenzen und deren Haltung zum Unglück positiv zu beeinflussen oder diese zumindest positiver darzustellen. Betroffene traten in der Regel kaum und nur als homogene Gruppe öffentlich in Erscheinung. Das Eintreten derartiger Katastrophen wurde als politisch bedrohlicher interpretiert als in demokratischen Staaten, da sie den totalitären Anspruch auf die Zuständigkeit für Sicherheit und Kontrolle auf die Probe stellten. Die Katastrophe sollte in der Öffentlichkeit rasch als »bewältigt« gelten. Der Abschluss der kommunikativen Auseinandersetzung mit der Katastrophe erfolgte schnell.

221 Vgl. ebd., S. 61; vgl. auch Heitmann, Vom falschen Umgang mit einer Katastrophe, S. 30.

222 Vgl. Heitmann, Vom falschen Umgang mit einer Katastrophe, S. 30.

223 Vgl. ebd.

224 Vgl. Heitmann, Vom falschen Umgang mit einer Katastrophe, S. 31.

225 Vgl. dazu die abgedruckten Akten und Textzitate in: Kulturredaktion und Stadtarchiv der Stadt Zwickau, Die Grubenkatastrophe im VEB Steinkohlenwerk »Karl Marx« Zwickau, S. 109-129.

Die Betreuung der Angehörigen wurde fast nach denselben Logiken und ähnlichen Strukturen aufgebaut wie drei Jahre später in Lengede. Eine Kommission entschied nach ähnlichen Maßstäben über Zuteilung von Geldern, die der FDGB und der Staatsführung zur Verfügung gestellt hatten.²²⁶ Dazu erhielten Frauen Hilfe bei der Arbeitsplatzsuche oder einer Weiterbildung, worin sich die strukturellen Arbeitsmarktunterschiede spiegelten.²²⁷ Ferien- und Erholungsaufenthalte sowie private Spenden wurden ebenfalls angeboten und durch die Kommission zugeteilt.²²⁸ Die Zuteilung von persönlichen Betreuungspersonen für die Hinterbliebenen in der DDR, die zwar im besten Fall individuelle Zuwendung und Beratung gewährten, doch aber auch die Hinterbliebenen überwachten, war eine Besonderheit.²²⁹ Der Katastrophenschutz, der in der DDR, anders als in der BRD, direkt in den Zivilschutz eingegliedert war, hatte nicht nur die Aufgabe, Menschen und Sachwerte im Falle von Bedrohungen zu schützen. Er war zugleich in die »polizeilich-militärische Sicherheitsarchitektur des SED-Staates« integriert, um »in besonderen Lagen der Stabilisierung, Aufrechterhaltung oder sogar der Wiederherstellung der SED-Herrschaft« zu dienen, wie Heitmann in seiner Dissertation über den DDR-Zivilschutz ausführt.²³⁰ Die Kontrolle der Betroffenen war innenpolitischer und staatsicherheitsrelevanter Teil der Katastrophenbewältigung. Wurden Betroffene in der BRD nach derartigen Vorfällen persönlich weitgehend allein gelassen, so bot die DDR ihnen eine Mischung aus Zuwendung und Kontrolle.²³¹ Bei Lengede wurden die Betroffenen zwar von DRK-HelferInnen betreut, allerdings bezog sich diese Betreuung auf sozialen Zuspruch und war im Umfang der Hilfe und zeitlich begrenzt.²³²

Inwiefern das Aufgreifen des vermeintlichen Skandals um die elf zu früh aufgegebenen Männer in den DDR-Medien auch eine Reaktion auf die

226 Vgl. Kulturred und Stadtarchiv der Stadt Zwickau, Die Grubenkatastrophe im VEB Steinkohlenwerk »Karl Marx« Zwickau, S. 86.

227 Vgl. ebd., S. 88, S. 95-96.

228 Vgl. ebd. S. 97.

229 Vgl. ebd. S. 86, S. 95.

230 Clemens Heitmann, Schützen und Helfen? Luftschutz und Zivilverteidigung in der DDR 1955 bis 1989/90, Berlin 2006, S. 90.

231 Nicht immer wurde diese Zuwendung längere Zeit durchgehalten, denn es kam zu Beschwerden hinsichtlich der seltener werdenden Besuche der Betreuungspersonen. Vgl. Kulturred und Stadtarchiv der Stadt Zwickau, Die Grubenkatastrophe im VEB Steinkohlenwerk »Karl Marx« Zwickau, S. 95.

232 Die Angehörigen der Eingeschlossenen erhielten ärztliche Hilfe, Zuspruch von Geistlichen und darüber hinaus Gesellschaft von DRK-HelferInnen, die die Betroffenen auch von der Presse abschirmen sollten. Vgl. Kellner, Einsatz und Betreuungsmaßnahmen der zivilen Organisationen, S. 1562, Aufn. 35.

Grubenkatastrophe von Zwickau war, lässt sich nicht abschätzen. Allerdings war das Eintreten einer Katastrophe in Westdeutschland kurz nach einem vergleichbaren Vorfall in der DDR eine Gelegenheit, den Umgang des »Systemgegners« mit ihr zu skandalisieren, obgleich die Unterschiede weniger strukturell waren, sondern vor allem in der Kommunikation bestanden: also in der Medialisierung und der Transparenz bei der Ursachenforschung. Diese Feststellung unterstreicht den Stellenwert dieser beiden Komponenten im »Umgang« mit Katastrophen. Den größten Unterschied machten die persönliche Betreuung und Überwachung der Angehörigen aus. Die Betreuung und Hilfe waren schwer abzulehnen und in vielen Fällen vermutlich auch notwendig und somit tatsächlich hilfreich. Sie demonstrieren allerdings auch die Bemühungen der Partei, die Angehörigen und Betroffenen unter Kontrolle zu behalten, und damit die Kommunikation über die Auswirkungen der Katastrophe. Den Betroffenen wurde das Potential zuerkannt, ein negatives Licht auf die SED-Führung zu werfen oder zum Anstoß von Unzufriedenheit zu werden.

»Das Trauma von Lengede«. Die Umkehr der Erzählung

Durch die Konzentration der medialen Berichterstattung waren bei der Rettungsaktion in Lengede Einzelpersonen, vor allem die 14 Geretteten, in den Blickpunkt der Öffentlichkeit geraten. Nicht nur ihre Namen waren bekannt geworden, sondern auch Einzelheiten aus ihrem Privatleben. Millionen von Zuschauenden waren in der Bundesrepublik und darüber hinaus Zeugen ihrer Rettung geworden. Somit waren Bergmänner zu bekannten Persönlichkeiten und Identifikationsfiguren vor allem in der Bundesrepublik geworden, obgleich sie sich zuvor nie um Berühmtheit bemüht hatten. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie sich diese mediale Aufmerksamkeit in der Folgezeit auswirkte – sowohl auf die Betroffenen selbst als auch auf die Position von Geschädigten oder »Opfern« in der medialen und öffentlichen Wahrnehmung.

In der gelungenen Rettung, bei der keiner der Verschütteten ums Leben kam, was durchaus möglich gewesen wäre, war bereits das »gute« Ende der Geschichte angelegt. Schließlich folgte die Erholung im Krankenhaus, die Entlassung und Heimkehr.²³³ Damit aber nicht genug: Die Öffentlichkeit erfuhr darüber hinaus von Ferienaufenthalten der Geretteten, bis das Interesse

233 Vgl. Langsam weichen die Schatten des Grauens, in: Hamburger Abendblatt vom 9./10. II. 1963; vgl. Noch mindestens zwei Wochen im Krankenhaus, in: Frankfurter Allgemeine vom 9. II. 1963; vgl. Kalbsbraten zum Abschied, in: Hannoversche Presse vom 15. II. 1963; vgl. Die ersten Drei durften heim, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 15. II. 1963.

schließlich für einige Zeit nachließ.²³⁴ Damit war die Katastrophe in der medialen Repräsentation vorerst vorüber. Die Hinterbliebenen der Toten blieben von der weiteren Berichterstattung ausgeklammert und blieben als nicht weiter differenzierte Gruppe im Hintergrund.

Anhand der bekannt gewordenen Persönlichkeiten begannen das Fernsehen und die Zeitungen allerdings erstmals im Anschluss an die Katastrophe ihre Nachgeschichte zu erzählen. Handelte es sich in der direkten Folgezeit des Unglücks noch um Berichte über Ferienaufenthalte und Tagesreisen, mischten sich auch kritische Berichte über den Umgang mit den Überlebenden unter die Berichterstattung. Die Schattenseiten des »Wunder von Lengede« begannen sich abzuzeichnen.

Bereits wenige Monate nach dem Unglück begannen einzelne Zeitungen über die körperlichen und seelischen Auswirkungen, sogenannte »Angstpsychosen«, zu berichten und der Zeit untertage und dem Ergehen nach der Rettung Aufmerksamkeit zu widmen.²³⁵ Direkt nach dem Unglück hatten die Medien bereits von den Gegebenheiten berichtet, die zweifelsohne grauenhaft waren, das konkrete Erleben und die psychischen Auswirkungen aber waren dabei nicht zur Sprache gekommen. Vielmehr wurde betont, die Eingeschlossenen hätten die Strapazen unbeschadet überstanden.²³⁶ Die psychischen Folgen wurden erst am Ende der 1960er Jahre medial deutlich hervorgehoben, als Zeitungen und das Fernsehen begannen, psychologische Erkenntnisse und Untersuchungen mit den Betroffenen aufzugreifen und sie publik zu machen.

Der Psychologe Andreas Plöger begann sich kurz nach dem Unglück für die psychischen Auswirkungen derartiger Ereignisse zu interessieren und die Bergeleute zu befragen. Das Grubenunglück fiel in eine Zeit, kurz bevor das Trauma in der medizinischen Interpretation von einer physischen zu einer psychischen Folgeerscheinung extremer Erlebnisse wurde.²³⁷ Das Interesse Plögers an den Überlebenden von Lengede, zu denen er zwei Aufsätze in der

234 Vgl. exemplarisch den Bericht dazu im Artikel: Habich: Nur durch eine Fügung Gottes gerettet, in: Ostfriesische Nachrichten vom 8. II. 1963; Vgl. Ilseder Hütte über die Erklärungen der Staatsanwaltschaft »befremdet«, Noch immer neue Erholungsangebote für gerettete Bergeleute, in: Allgemeine Zeitung der Lüneburger Heide, vom 14./15. 12. 1963.

235 Die Geretteten von Lengede fahren nicht mehr ein, in: Frankfurter Rundschau vom 23. 10. 1964; vgl. auch Tiefenrausch und Wahnideen, in: Ostfriesische Rundschau vom 13. 12. 1963.

236 Vgl. Tiefenrausch und Wahnideen.

237 Vgl. dazu als erste geisteswissenschaftliche Studie aus den 1970er Jahren: Esther Fischer-Homberger, Die traumatische Neurose. Vom somatischen zum sozialen Leiden, Bern, Stuttgart, Wien 1975. Zur Disziplinengenese der Psychotraumatologie siehe: Günther H. Seidler, Auf dem Weg zur Psychotraumatologie, in: Ders.,

bedeutenden Fachzeitschrift *Der Nervenarzt* veröffentlichte, wurde Ende der 1960er Jahre von auflagenstarken Tages- und Wochenzeitungen aufgegriffen. Die Wochenzeitung *Die Zeit* druckte einen Bericht ab, in dem erstmals landesweit und gegenüber einer großen Leserschaft von den verstörenden Reaktionen der eingeschlossenen Männer die Rede war und der die Zeit vor der Rettung nicht nur als desolate Zeit des Hungers und der Kälte deutlich werden ließ, sondern auch als Zeit der Halluzinationen und der vollkommenen Verzweiflung in einer nicht enden wollenden Situation der Todesangst in direkter Nähe zu toten und sterbenden Menschen.²³⁸ Damit drang das Erleben von Geschädigten, nicht von glücklichen Überlebenden, an die Öffentlichkeit.

Allzu tiefe Einblicke in die Erlebnisse im »Alten Mann« wurden dennoch weiterhin skeptisch betrachtet. 1968 brachte der *NDR* ein Fernsehspiel mit dem Titel »Das Wunder von Lengede« heraus, das sowohl für die Überlebenden, die Angehörigen als auch die bundesrepublikanische Bevölkerung die fünf Jahre zurückliegenden Ereignisse wieder in Erinnerung rief. Dass dieses Rühren an der Vergangenheit als unangemessen betrachtet wurde, machten zahlreiche Zeitungsartikel bereits im Vorfeld der Ausstrahlung deutlich.²³⁹ Man solle die Erinnerung ruhen lassen, war der allgegenwärtige Tenor, der dem bisherigen Umgang mit den mentalen Belastungen der Vergangenheit entsprach. Die Überlebenden kamen in der Vorabberichterstattung mit Missfallen darüber zu Wort, dass man sie nicht für die Darstellung ihrer Erlebnisse befragt hatte.²⁴⁰ Die Rezeption des Fernsehspiels fiel ebenfalls negativ aus. Einerseits hatten sich die Zeitungen zuvor gegen die filmische Wiedergabe des Dramas ausgesprochen – wohl auch vor dem Hintergrund, dass 1968 die Eröffnung des Hauptverfahrens gegen sechs vermeintlich für das Unglück Verantwortliche in letzter Instanz abgelehnt wurde und die Katastrophe in den Augen der Medien damit »ungesüht« bleiben musste.²⁴¹ Daraufhin war ein

Wolfgang U. Eckart (Hrsg.), *Verletzte Seelen. Möglichkeiten und Perspektiven der historischen Traumaforschung* [= *Psyche und Gesellschaft*], Gießen 2005, S. 27-40.

238 Überraschendes Ergebnis psychologischer Untersuchungen der Katastrophe von Lengede – Klarheit nach sechs Jahren, in: *Die Zeit* 36 (1969).

239 Vgl. Warum noch einmal »Wunder von Lengede«?, in: *Peiner Allgemeine Zeitung*, vom 9. 1. 1969; Lengede – Das ist kein Stoff für eine Abendunterhaltung, in: *Hannoversche Rundschau* vom 28. 2. 1969; vgl. Warum muß das sein? Katastrophe als »Spiel«, in: *Rhein-Zeitung* vom 28. 2. 1969; vgl. Kumpels von Lengede fühlen sich übergangen, in: *Westfälische Nachrichten* vom 28. 2. 1969.

240 Vgl. Warum muß das sein?

241 Vgl. Lengede – Das ist kein Stoff für eine Abendunterhaltung; vgl. auch: Die »Leere« von Lengede, in: *Hannoversche Presse* vom 3. 3. 1969; vgl. Lengede-Kumpel über Film verärgert, in: *Schaumburger Zeitung* vom 5. 3. 1963; vgl. »So war es nicht!«, in: *Göttinger Tageblatt* vom 5. 3. 1969.

»Schlussstrich« unter Lengede proklamiert worden.²⁴² Andererseits schien die Inszenierung in einem Studio und unter weniger bedrohlichen Umständen der entsetzlichen Situation in Lengede hinsichtlich des Ausmaßes nicht gerecht zu werden. Paradoxerweise war die Inszenierung für die Bergleute nicht drastisch genug, um die Erlebnisse untertage nicht relativierend darzustellen.²⁴³

Ruhe um »Lengede« kehrte nie ein. Das Interesse an den Überlebenden blieb über Jahrzehnte bestehen, und so berichteten Zeitungen regelmäßig vom weiteren Werdegang der Überlebenden, was die Ilseder Hütte stets kritisch beobachtete.²⁴⁴ Die sozialen Auswirkungen der »Hilfsbereitschaft« hatten nicht wenige Überlebende von ihrem sozialen Umfeld distanziert, wie die Leserschaft 1968 erfahren musste.²⁴⁵ Außerdem hatten sich die meisten sozial zurückgezogen oder hatten sich mit ihren einstigen Leidensgenossen entzweit. Darüber hinaus hatten sie mit körperlichen und psychischen Beschwerden zu kämpfen.²⁴⁶ Das Wunder von Lengede entpuppte sich nach und nach als Alptraum.

Alpträume waren es auch, die in einer weiteren Fernsehproduktion über die Überlebenden von Lengede zur Sprache kamen. In einer langen Dokumentation von 1979 wurden die Auswirkungen des einstigen »Wunders« thematisiert. Vor allem die Ehefrauen oder Töchter der Bergmänner hatten von Alpträumen, Launenhaftigkeit und anderen Verhaltensänderungen zu berichten, die offenbar von den männlichen Leidtragenden nicht zu formulieren waren.²⁴⁷ Der Titel der Dokumentation »Das Wunder von Lengede oder Ich wünsch' keinem, was wir mitgemacht haben« räumte mit den Vorurteilen gegenüber den Überlebenden auf, denen Bereicherung vorgeworfen worden war, und stand in deutlichem Kontrast zu den fröhlichen Bildern der ersten Zeit nach dem Unglück.²⁴⁸

²⁴² Vgl. ebd.

²⁴³ Vgl. exemplarisch: Kumpels von Lengede fühlen sich übergangen, in: Westfälische Nachrichten vom 28. 2. 1969.

²⁴⁴ Vgl. Information für die Hüttendirektion vom 2. Dezember 1969, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7202; vgl. auch Fünf Jahre danach: Das Dorf Lengede sucht das Vergessen, in: Peiner Nachrichten vom 24. 10. 1968; vgl. vom »Wunder« sprechen sie nicht mehr, in: Tages-Anzeiger vom 22. 10. 1968; vgl. Schweigen über die Stunden in Todesnähe, in: Die Rheinpfalz vom 23. 10. 1968.

²⁴⁵ Krank – diskriminiert – vergessen, in: Westfälische Nachrichten vom 26. 10. 1968. Auch andere Tageszeitungen griffen diese Meldungen auf und verbreiteten sie.

²⁴⁶ Derartige Gerüchte kursierten bereits 1964 in den Zeitungen. Beispielsweise: Die Geretteten von Lengede fahren nicht mehr ein, in: Frankfurter Rundschau vom 23. 10. 1964.

²⁴⁷ Vgl. Das Wunder von Lengede oder Ich wünsch' keinem, was wir mitgemacht haben, ZDF, gesendet am 7. 3. 1979, [<https://www.youtube.com/watch?v=mXLX8KsEqR8&t=1s>], letzter Zugriff am 2. 2. 2023.

²⁴⁸ Vgl. ebd.

Über eine Dauer von über 50 Jahren wandelte sich die anfangs entworfene Geschichte der wundersamen Rettung. An deren Stelle trat eine ambivalente Erzählung von dankbaren, aber gezeichneten Menschen, die mit ihren Erlebnissen zurechtkommen mussten und zusätzlich unter der Diskrepanz zwischen dem medialen Bild und der erlebten Wirklichkeit zu leiden hatten.²⁴⁹ Eine Dokumentation, die der *NDR* 2013 mit Adolf Herbst, dem überlebenden Elektromonteur, als Zeitzeugen drehte, trägt den Titel »Das Trauma von Lengede«.²⁵⁰ Sie thematisiert die Gleichzeitigkeit des Leides und der Freude und der Dankbarkeit nach der Rettung. Die Medien, die die anfängliche Erzählung maßgeblich prägten, dekonstruierten diese im Laufe mehrerer Jahrzehnte. Sie verfolgten damit erstmals das tatsächliche Schicksal von Menschen, die durch eine technische Katastrophe geschädigt worden waren, und hoben dabei auf die psychische Seite dieser Nachgeschichte ab. Die Folgen für die Hinterbliebenen blieben dabei allerdings weiterhin ausgeblendet. Sie erschienen erst Jahrzehnte später vereinzelt als Betroffene der Katastrophe in Fernsehproduktionen.²⁵¹ Die Erzählungen der prominenten Überlebenden waren von weitaus größerem medialen Interesse.

Dies hing wiederum mit Interdiskursen zwischen medizinischer Forschung und den Medien zusammen. Letztere griffen Entwicklungen und Erklärungsansätze für bestimmte Reaktionsweisen auf und spiegelten so das entstehende wissenschaftliche Interesse an psychischen Nachwirkungen, das im deutschen Sprachraum deutlich später einsetzte als in den USA oder Großbritannien. Dies wiederum erlaubte es, Erzählungen weiterzuführen, da die Überlebenden nicht mehr als glückliche Gerettete ein unbeschwertes Leben genießen konnten, sondern weiteren Erzählstoff boten, der als Fortsetzung der Rettungsaktion gelten konnte. Die Sichtbarkeit der Betroffenen – mit der Zeit wurden auch Angehörige der verstorbenen Bergmänner befragt – hing von der weiteren Medialisierung des Unglücks ab. Insofern war es ihnen mit der Zeit möglich, sich selbst als sprechende Akteure in den Diskurs um »Lengede« einzubringen. Dies bewies Bernhard Wolter, einer der elf Überlebenden aus dem Alten Mann, den das Fernsehen und die Zeitungen zum »Sprecher« der Überlebenden stilisiert hatten.²⁵² Wolter

249 Vgl. Das Trauma von Lengede, NDR, gesendet am 20. 10. 2013, 13.00 Uhr, [https://www.youtube.com/watch?v=u_MEZ-b1CAA], letzter Zugriff am 2. 2. 2023.

250 Vgl. ebd.

251 Beispielsweise: Protokoll einer Katastrophe. Das Drama von Lengede, phoenix, gesendet am 24. 10. 2010, 14.00 Uhr, [<https://www.youtube.com/watch?v=QJMyavG6SHI>], letzter Zugriff am 2. 2. 2023.

252 Vgl. Wolter, Du liebstes Leben, S. 243, S. 246; vgl. exemplarisch für Wolters Charakterisierung als Sprecher in der Zeitung: Licht und Dunkel über Lengede; vgl. auch: Krank – diskriminiert – vergessen.

hatte den Sprechfunk untertage bedient und wurde so medial hervorgehoben. Diese Hierarchisierung und Sonderstellung brachte ihm die Missgunst der übrigen Überlebenden ein, gegen die er sich in einem 1988 erschienenen Buch zur Wehr zu setzen versuchte.²⁵³ Die Verschränkung zwischen medizinisch-psychologischer Forschung, dem medialen Aufgreifen derselben sowie einem langanhaltenden Interesse an überlebenden und prominenten Opfern – von denen auch mehrere zum Sprechen bereit waren – bildete die Voraussetzung für die Dekonstruktion einer vorherrschenden medialen Erzählung der Abschließbarkeit von Katastrophen.

3.3 Verschüttet im Aktenberg. Die technokratische Suche nach der Ursache

Die bundesrepublikanische Erinnerung an »Lengede« wurde durch die juristische Aufarbeitung und die schwebenden Fragen nach den Ursachen und den potenziellen Verantwortlichen bis zum Ende des 1960er Jahre wachgehalten. Die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft zogen sich hin. Von ihnen erwartete die Öffentlichkeit, aber sicherlich auch die Betroffenen, Antworten nach dem Grund des Todes von 29 Bergleuten und der Verletzung etlicher weiterer. Die juristische Aufarbeitung ermöglicht den Blick auf die Bedingungen, unter denen Ursache und Schuldfragen verhandelt wurden, die zugleich mit der Sinngebung von technischem Versagen gekoppelt sind.

Unter anderen Umständen wäre das Bergamt Hildesheim für die Ermittlungen zuständig gewesen, doch war dessen Leiter, Wilhelm Ferling, zugleich auch der Vater des Hüttendirektors Peter Ferling. Beide zählten alsbald zu den Verdächtigen bzw. den späteren Angeklagten. Zu den weiteren angeklagten Personen gehörten Rudolf Stein, Hüttendirektor und Vorstandsmitglied, Obergeringenieur Wilhelm Voigt, verantwortlich für den technischen Betrieb, sowie die Betriebsführer Waldemar Hirsch und Otto Bilges, verantwortlich für den Betrieb untertage.²⁵⁴

Die Ermittlungen und die Anklageerhebung fielen in die Zuständigkeit von Erich Topf, der in den 1950er Jahren als Oberstaatsanwalt von Braunschweig keine Neigung gezeigt hatte, Prozesse gegen ehemalige NS-Funktionäre zu führen, und damit gegen Fritz Bauer agierte.²⁵⁵ Im Falle der

253 Vgl. Wolter, *Du liebstes Leben*.

254 Vgl. Anklage wegen des Grubenunglücks von Lengede, in: FAZ vom 18. 12. 65.

255 Zur Geschichte Erich Topfs als Oberstaatsanwalt am Landgericht Braunschweig und Fritz Bauer als Landesgerichtsdirektor vgl. Irmtrud Wojak, *Fritz Bauer 1903-1968*. Eine Biografie, München 2009, S. 266-268; zu Topfs Biografie vgl. besonders S. 266.

Katastrophe von Lengede aber beharrte Topf auf der Eröffnung eines Hauptverfahrens gegen sechs Angeklagte, sah er doch ausreichenden Verdacht, dass das Unglück nicht aus purem Zufall geschehen und damit unabwendbar gewesen war.²⁵⁶ Den Vorwurf der unterlassenen Hilfeleistung durch zu rasche Toterkklärung sah Topf allerdings von Anfang an als nicht belegbar an.²⁵⁷

Die Ermittlungen nahmen viel Zeit ein, da die bergmännischen Fachspezifika und technischen Details für Topf und den ebenfalls ermittelnden Staatsanwalt Teichert unbekannt waren.²⁵⁸ Im Zentrum der Ermittlungen standen die Anlage, die Genehmigung und der Betrieb des Klärteiches sowie dessen Abdichtung. Nach dem Ende dieser Ermittlungen bestand aus Topfs Perspektive kein Zweifel mehr an der Notwendigkeit einer Prozessführung, da er »Fehler, die bei Anlage und Betrieb des Klärteichs gemacht worden sind« erkannte.²⁵⁹ Daraus leitete er die fahrlässige Herbeiführung einer Überschwemmung mit Todesfolge der 29 Bergmänner ab, die zur Anklage führten.²⁶⁰ Über die Eröffnung des Verfahrens hatte das Oberlandesgericht

256 Vgl. Anklage wegen des Grubenunglücks von Lengede, in: FAZ vom 18.12.1965; vgl. auch Der Fall Lengede ist noch nicht abgeschlossen, in: Stuttgarter Nachrichten vom 17.12.1965; vgl. Nachspiel um Lengede-Unglück, in: Frankfurter Rundschau vom 18.12.1965; vgl. Das Verhängnis begann mit einem Gutachten, in: Münchner Merkur vom 18.12.1965; vgl. Anklage gegen sämtliche Lengede-Direktoren erhoben, in: Nürnberger Zeitung vom 3.1.1966.

257 Vgl. die oben genannten Berichte. Exemplarisch: Anklage wegen des Grubenunglücks von Lengede. Topf sah keine Versäumnisse bei der Rettungsarbeit, da der Aufenthaltsort weiterer Bergmänner nicht habe erahnt werden können. Zum Zeitpunkt der Rettung der Elf hatten nach einem Bericht von Paul Berkemüller vom Landeskriminalamt Hannover in der Fachzeitschrift »Kriminalistik« noch weitere Männer gelebt, wie die FAZ erklärte. Die Diskussion um die Rettungstätigkeiten war 1965 daraufhin neu entfacht worden. Bei der »Sümpfung«, d. h. der Trockenlegung und den Aufräumarbeiten in der Grube, waren Männer tot aufgefunden worden, die erst 10 bis 14 Tage nach der Katastrophe gestorben sein müssen. Das drohende Schicksal der Elf, über das man in der Öffentlichkeit im Jahr 1965 und 1966 die Rahmenbedingungen kannte, wurde an ihnen doch noch vollendet. Daraus ergab sich ein kleinerer Skandal, da diese Informationen vor dem Beschluss zur Anklageerhebung an die Öffentlichkeit gegeben worden waren und die Toten außerdem namentlich genannt wurden. Der Bericht verwies auf grausame Details des Sterbens, was in der Öffentlichkeit vor allem den Angehörigen gegenüber als verletzend und taktlos bewertet wurde.

258 Darauf verwies die Presse, deutlich wird dies auch durch die Aussagen Topfs im Bericht über die Pressekonferenz zur Anklageerhebung im Verfahren Lengede vom 17.12.1965, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100.

259 Vgl. exemplarisch: Klärteich in Lengede schuld, in: Mindener Tageblatt vom 18.12.1965.

260 Nach Paragraphen 222 und 314 StGB, geben die Tageszeitungen wieder. Vgl. exemplarisch: Anklage gegen sämtliche Lengede-Direktionen erhoben, in: Nürnberger Zeitung vom 18.12.1965.

in Hildesheim zu entscheiden, dessen Urteil im Winter 1966 von den Medien mit Spannung erwartet wurde. »Die Richter haben es in diesem Fall besonders schwer«, berichtete die *Hannoversche Allgemeine Zeitung*, »weil es sich in den entscheidenden Fragen um rein technische und höchst komplizierte Vorgänge handelt, die von einem Nichtfachmann kaum erfaßt werden können.«²⁶¹ Der Klärteich war auf Grundlage eines Gutachtens gebaut, abgedichtet und in Betrieb genommen worden.²⁶² Der Gutachter, Prof. Alfred Streck von der Technischen Hochschule Hannover, wurde während der Ermittlungen als entlastet eingeschätzt.²⁶³ Nach Überzeugung der Staatsanwaltschaft habe er vor der Anlage des Teiches »Angaben über die Bodenformationen« von der Ilseder Hütte »unrichtig und unvollständig« erhalten.²⁶⁴ Darüber hinaus seien seine Vorschläge zu einer besseren Verdichtung der Teichwand nicht angenommen worden. Dies bestritten die sechs Verdächtigen, die sich wiederum darauf beriefen, die Anlage des Klärteiches auf Grundlage ihrer Erfahrungen und des Gutachtens veranlasst zu haben und darüber hinaus falsche Annahmen bei der Staatsanwaltschaft anmerkten.²⁶⁵

Eindeutig ist, dass die Ursache des Grubenunglücks, die – bedingt durch die juristische Aufarbeitung – der Öffentlichkeit kommuniziert wurde, als rein technische Frage verhandelt wurde. Als Ursache der Katastrophe wurde das Nachgeben der Abdichtung des Klärteiches festgestellt. Ob diese Abdichtung von den Verantwortlichen in fahrlässiger Weise unzureichend angelegt worden war oder nicht, stand zur Debatte.

Die juristische Vorgehensweise war von 1965 bis 1968 tonangebend in der Art, wie das Unglück in der Öffentlichkeit interpretiert wurde. Metaphysische Begründungen mischten sich nicht in die Kommentare. Dabei war die Zurückführung auf ein »Schicksal des Bergmannes«, das in den Bergmannstraditionen durchaus angelegt war, nicht dominierend. Als Erklärung konnten die Tücke des Gebirges oder die Fügung Gottes nicht ausreichen.

Für einen hessischen Leser der Zeitschrift *Einheit*, dem Organ der Industriegewerkschaft »Bergbau und Energie«, hatte »Gott« wenig mit der Frage nach Sicherheit und Überleben im Bergbau zu schaffen. Im Einbezug

261 126 Zeugen und 8 Sachverständige sollen im Fall Lengede aussagen, in: *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 30. 7. 1966.

262 Vgl. exemplarisch: Anklage: Fahrlässigkeit beim Bau des Klärteiches in Lengede, in: *Die Welt* vom 18. 12. 1965.

263 Vgl. ebd.

264 Vgl. exemplarisch: Landgericht Hildesheim brütet über »Akte Lengede«, in: *Frankfurter Rundschau* vom 9. 7. 1966; vgl. auch 126 Zeugen und 8 Sachverständige sollen im Fall Lengede aussagen, in: *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 30. 7. 1966.

265 Vgl. ebd.; vgl. Auszug aus dem Gedächtnisprotokoll über die Vernehmung vom Wilhelm Voigt vom 5. 3. 1965, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7158.

des Ratschlusses Gottes für die Begründung von Bergwerksunglücken sah er weniger die Rückorientierung zu Demut und christlichem Glauben als vielmehr eine Erklärung, die generelle Mängel am Bergbau und der dort herrschenden Sicherheit überdecken sollte: »In meiner langjährigen Tätigkeit auf dem Sektor der Grubensicherheit habe ich immer wieder festgestellt, daß schwere und tödliche Unfälle in den seltensten Fällen – wie es immer gesagt wird – Gottes unerforschlichem Ratschluß, sondern auf der Außerachtlassung manchmal der primitivsten Sicherheitsvorschriften der Betroffenen und auf betrieblichen Mängeln beruhen.«²⁶⁶ Hierbei bezog sich der Schreiber allerdings nicht auf die konkreten Zustände in der Grube bei Lengede, sondern forderte anlässlich der Katastrophe generell bessere Sicherheitsbedingungen. Die Frage nach Arbeitsschutz und der betrieblichen Unfallverhütung war in den 1950er und 1960er Jahren virulent, wie Nina Kleinöder am Beispiel der Eisen- und Stahlindustrie aufzeigt.²⁶⁷ In den 1960er Jahren herrschte nach Kleinöder in den Betrieben eine reaktive Unfallverhütung vor, die vor allem auf die Verantwortung der Arbeiter setzte, aber durchaus zunehmend diskutiert wurde.²⁶⁸ Der Verfasser des Leserbriefs schlug in die Kerbe der in der Zeitschrift ohnehin aufgeworfenen Frage nach der Sicherheit des Klärteiches und der Verantwortung für dessen Zulassung. In eine ähnliche Richtung wies die von Fritz Pott, Leiter der Betriebsräteabteilung des Gewerkschaftsvorstandes (IG Bergbau und Energie), geäußerte Kritik. Die Verklärung der Grubenkatastrophe von Lengede als »Wunder« betrachtete er – allerdings unzutreffend, da die berichterstattenden Medien hierbei federführend gewesen waren – als Strategie der Werksleitung, um Untersuchungen zu vereiteln:

Das Wunder von Lengede, von der Werksleitung als Parole ausgegeben, ist kein Alibi. Es draengt sich vielmehr der Verdacht auf, dass uebernaturliche Ereignisse vorgeschoben werden, um die realen Gegebenheiten, die man nicht klaeren will, der exakten Nachpruefung zu entziehen.²⁶⁹

266 Leserbrief: Mehr Grubensicherheit, in: Einheit 16 (1963) 23, S. 9.

267 Die betriebliche Verflechtung von Betrieben der Stahlindustrie im Arbeitsschutz und eine Verschiebung von der reaktiven zu einer präventiven Unfallverhütung zwischen den 1960er und 1980er Jahren zeigt Nina Kleinöder auf. Vgl. Kleinöder, Unternehmen und Sicherheit, S. 116-120.

268 Vgl. ebd., S. 185-186.

269 Dpa-Meldung vom 17.9.1964, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100. Diese Vorwürfe richteten sich gegen die nach Potts Ansicht unterbundenen Untersuchungen der Unglückszusammenhänge von Luisenthal und Lengede. Die Groß- und Kleinschreibung wurde in der Wiedergabe des Zitates angepasst.

Die metaphysische Aufladung der Rettungsaktion durch die Zuschreibung des Begriffs »Wunder« wurde insbesondere von Gewerkschaftern kritisch betrachtet. Die Rettung der überlebenden Bergmänner als Glück im Unglück zu verstehen oder die Hintergründe von diesen Glücksfällen überstrahlen zu lassen, ohne auf Aufklärung zu drängen, war für sie keine zulässige Option. Rechtfertigungen des Unglücks als Anlass zu Verbesserungen der Arbeitssicherheit oder als »Schicksal«, wie bereits im Zusammenhang mit anderen Katastrophen beobachtet werden konnte, waren weder von der Werksleitung noch von Politikern vorgebracht worden. Normalisiert wurden die Katastrophen allenfalls durch die der Bergmannstradition ohnehin innewohnenden ständigen Mahnungen an das Risiko des Bergmannes.²⁷⁰ Der Vorstand der Ilseder Hütte führte das Unglück nach den Ergebnissen eines Bochumer Gutachters darauf zurück, dass sich eine sich verflüssigende Masse (thixotrope Masse) aus dem Spülwasser des Klärteichs und des Sandversatzes (Verfüllmaterial) gebildet hatte, die den Klärteich aufgerissen hatte.²⁷¹ Damit betrachtete der Vorstand das »Unglück als höhere Gewalt« und damit als unvorhersehbar, unkontrollierbar und mithin unverschuldet.²⁷² Weshalb sich diese Masse überhaupt bilden konnte, blieb offenbar unbeantwortet, die Wirkung einer »höheren Gewalt« außerhalb der menschlichen Kontrolle war aber als Erklärung ausreichend.

Die technischen Zusammenhänge erwiesen sich für eine juristische Aufarbeitung zunächst als zu komplex: Die Zweite Große Strafkammer lehnte die Eröffnung des Hauptverfahrens schließlich mit der Begründung ab, die Angeklagten hätten sich auf das Gutachten verlassen und es sei nicht nachweisbar, ob unrichtige oder unvollständige Informationen an den Gutachter übermittelt worden seien.²⁷³ Der Klärteich habe als betriebssicher gegolten. Der Vorwurf, die Angeklagten hätten Vorschläge des Sachverständigen Streck ignoriert, sei nicht nachweisbar.²⁷⁴ Daher war für das Oberlandesgericht Hildesheim ein »strafrechtlich erhebliches Verschulden« nicht feststellbar.²⁷⁵ Die *Süddeutsche Zeitung* und andere Blätter berichteten, Oberstaatsanwalt

270 Die Ilseder Hütte erwiderte in einer Pressemitteilung, dass sie die »Parole« eines Wunders nicht ausgegeben habe und sich der Untersuchung nicht zu entziehen versuche. Vgl. Rohentwurf für eine Stellungnahme an die Deutsche Presseagentur, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100.

271 Vgl. Auszugsweise Abschrift aus der Niederschrift der Vorstandssitzung der Ilseder Hütte vom 6. 7. 1964, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100.

272 Vgl. ebd.

273 Kein Prozeß um das Lengede-Unglück, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 1. 12. 1966.

274 Vgl. ebd.

275 Ebd.

Topf sei davon nicht überrascht gewesen, da er den Landesgerichtsdirektor Wolfgang Edler von Jaschke bereits vor der Entscheidung der Befangenheit verdächtigt hatte.²⁷⁶ Andere Meldungen warfen die Frage auf, ob das Unglück nun »ungesühnt« bleiben müsse, was der ansonsten nüchterne verhandelten technischen Frage ein moralisches Moment hinzufügte und hinter die Konzentration auf Berechnungen und kalte Fakten ein Fragezeichen setzte.²⁷⁷

Topfs Beschwerde beim Oberlandesgericht Celle hatte daraufhin weitere Gutachten und Stellungnahmen zur Folge.²⁷⁸ Der Umfang der Aktenlage erhöhte sich daraufhin in dem Maße, dass ein Hoher Richter zeitweise nur für deren Inaugenscheinnahme abgestellt werden musste, obgleich auch dieser keine bergmännischen Kenntnisse besaß.²⁷⁹ Schließlich lehnte auch das Oberlandesgericht Celle die Eröffnung des Verfahrens ab. Dass Einzelheiten des Grubenunglücks nicht mehr zu rekonstruieren seien und Zweifel an der Schuld der Angeklagten nicht ausgeräumt werden können, begründete diese Entscheidung. Die Zusammenhänge dieser Entscheidungen waren offenbar derart komplex, dass die öffentliche Stellungnahme dazu ohne konkrete Begründung herausgegeben wurde. Die Braunschweiger Zeitung zitierte den Sprecher des Oberlandesgerichtes in diesem Sinne:

Es handelt sich um ein außergewöhnlich umfangreiches Verfahren, bei dem eine Vielzahl schwieriger technischer Fragen aus verschiedensten Fachgebieten ineinandergreifen. Unter diesen Umständen ist eine allgemeinverständliche zusammenfassende Darstellung aller für die Entscheidung maßgeblichen Gesichtspunkte nicht möglich.²⁸⁰

Dies stand symptomatisch für ein Problem, das in diesem Zusammenhang zutage trat und das mit der rechnerisch-technischen Ergründung der Ursache zusammenhing. Um die Ursache und deren Verantwortliche zu finden, verließ man sich auf die Justiz, die wiederum auf die Aussagekraft von Berechnungen, Zahlen und Experteneinschätzungen baute. Auf diese Weise wurde die ursprüngliche Frage in eine fast unüberschaubare Vielzahl an Dokumenten technisch komplexen Inhalts gekleidet. Diese widersprachen einander nicht nur in verschiedenen Punkten, sondern mussten überdies

276 Vgl. ebd.

277 Vgl. exemplarisch: Bleibt Lengede-Unglück ungesühnt?, in: Elmschorners Nachrichten vom 1. 12. 66; Kein Prozeß um Lengede Katastrophe?, in: Gevelsberger Zeitung vom 1. 12. 66.

278 Vgl. In Lengede bohren jetzt die Juristen, in: Rieser Nachrichten vom 18. 10. 1967.

279 Vgl. Kein Nachspiel zu Lengede, in: Badische Zeitung vom 18. 1. 1968.

280 Fall Lengede strafrechtlich erledigt, in: Braunschweiger Zeitung vom 18. 1. 1968.

auch von technischen Laien eingeschätzt werden. Berechnungen wird im Sinne technokratischer Eindeutigkeitsproduktion Verlässlichkeit unterstellt, die allerdings durch Menschen subjektiv konzipiert wird und deren Ergebnisse interpretiert wurden.²⁸¹ Auf dieser Grundlage konnte schließlich keine Entscheidung getroffen werden, weil daraus resultierende Zweifel bestehen bleiben mussten. Die technokratische Herangehensweise der juristischen Aufarbeitung produzierte keine erhoffte Eindeutigkeit, sodass am Ende keine Antwort auf die eingangs gestellten Fragen nach Ursache und Verantwortung gegeben werden konnte. Das Zurücktreten von in der Vergangenheit nicht selten verschleiern wirkenden metaphysischen Interpretationen und Schicksalsdeutungen hinter scheinbar rationale Ursachenforschung hinterließ eine Erklärungslücke. Diese Lücke gab Anlass zu weiteren Nachfragen, wie sie der *NDR* zum 50. Jahrestag der Katastrophe anstellte und auf Aussage eines Geologen nahelegte, dass das Unglück aufgrund schlechter Abdichtung geschehen sei und es daher vermeidbar gewesen wäre.²⁸²

In diesem Zusammenhang äußerten sich die Überlebenden zu der juristischen Aufarbeitung der 1960er Jahre, die das Urteil zu damaliger Zeit unkommentiert ließen. »Die Großen, die haben immer Recht«, fasste Gerhard Hanusch, einer der drei Überlebenden in der Luftblase, seine Ansicht zusammen.²⁸³ Er rechnete Betroffenen trotz medialer Aufmerksamkeit weder Chancen darauf aus, auf die juristischen Vorgänge noch auf die Abstrafung von Personen in hohen wirtschaftlichen Positionen Einfluss nehmen zu können. Insofern arrangierten sich die Betroffenen mit einer Katastrophe mit Opfern, aber ohne Verantwortliche oder Täter.

Von politischer Seite erfolgten kaum Interpretationen der Katastrophe. Im Bundestag trug man der Katastrophe durch Erwähnung zu Beginn der ersten Sitzung des November Rechnung, doch gab es keine Verlautbarungen, die das Geschehen in ein technisiertes Weltbild einzuordnen versuchten.²⁸⁴ Der Besuch Ludwig Erhards an der Bohrstelle über dem »Alten Mann« würdigte die Rettungsaktion als bedeutendes Ereignis, wurde von den berichterstattenden Medien aber eher beiläufig zur Kenntnis genommen.²⁸⁵ Die Rettungsvorgänge selbst und die sich daraus ergebenden Deutungen waren geeignet, weitere Interpretationen zu überstrahlen. Gelegenheit zu

281 Vgl. Trevor, Pinch, *Der Golem*, S. 9.

282 Vgl. *Das Trauma von Lengede*, *NDR*.

283 Vgl. ebd.

284 Vgl. Deutschen Bundestag, Stenografischer Bericht über die 94. Sitzung (4. Wahlperiode) am 6. II. 1963, S. 4299-4351, hier. S. 4299.

285 Vgl. exemplarisch: Seit 13 Tagen in der Tiefe, in: *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 7. II. 1963.

derartigen Ausführungen hätte die Trauerfeierlichkeit gegeben, die für den 4. November anberaumt und unter großem Aufwand geplant worden war. Zu einem Zeitpunkt, an dem 39 Kumpel für tot erklärt worden waren, wurde von der Ilseder Hütte das Ende der akuten Katastrophe in Form der Trauerfeier vorbereitet. Aufgrund der hohen Aufmerksamkeit wurden Einlasskarten versandt, die den Zustrom zum Festakt regulieren und auf Angehörige der Toten, PolitikerInnen und lokale Funktionsträger beschränken sollte.²⁸⁶ Die Angehörigen nahmen dabei eine untergeordnete Stellung ein, da sich der Ministerpräsident von Niedersachsen, Georg Diederichs, der niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr, Carlo Graaff, und Sozialminister Kurt Partzsch angekündigt hatten.²⁸⁷ Dazu kamen kirchliche Würdenträger.²⁸⁸ Eine Reihe von Reden der Politiker und Geistlichen wurde erwartet, die jedoch nie gehalten wurden und den archivierten Akten nicht zu entnehmen waren. Die Trauerfeier wurde, ebenso wie die bundesweite Trauerbeflaggung, beim Auffinden der elf Überlebenden aufgehoben. Damit wurde der Ablauf der Katastrophenbewältigung unterbrochen und auf ungewöhnliche Weise fortgeführt.

3.4 Hilfeleistung zwischen rationaler Zuteilung und seelischer Zielrichtung

Wie auch im Falle der BASF war die Frage nach einem Verschulden für die Grubenkatastrophe entscheidend für die Schadenshaftung. Da Fahrlässigkeit in zwei Instanzen nicht festgestellt wurde, war die Ilseder Hütte nicht haftungspflichtig und den Berufsgenossenschaften nicht regresspflichtig.²⁸⁹ Dennoch sollte den Betroffenen Hilfe geleistet werden. Noch bevor die letzten elf Männer, die aus der Tiefe gerettet werden konnten, entdeckt waren, trafen karitative und öffentliche Stellen gemeinsam mit Vertretern der Ilseder Hütte die Entscheidung, ein Kuratorium zur Hilfeleistung zu

286 Vermerk über die Teilnehmer der Niedersächsischen Landesregierung in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100.

287 Vgl. ebd.

288 Vgl. Bischöfliches Generalvikariat in Hildesheim an das Konzernbüro der Ilseder Hütte, Brief vom 29.10.1963, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100.

289 Zur Diskussion der Haftpflicht- und Regressfragen vgl. Vermerk über die Besprechung mit Direktor Brenzel des Haftpflichtverbands betreffend Grubenunglück Lengede vom 15.11.1963, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7631. Diese Besprechung gibt Auskunft über den Standpunkt der rechtlichen Regelungen und fand vor der Urteilsfindung statt. Diese Ansichten entsprechen den Regelungen des Haftpflichtgesetzes.

bilden.²⁹⁰ Das Kuratorium, das mit dem Ludwigshafener Hilfswerk von 1948 in seiner Grundidee durchaus vergleichbar war, bestand aus je einer vertretenden Person der katholischen Caritas, der evangelischen Inneren Mission, des Roten Kreuzes, der Arbeiterwohlfahrt, zwei der Ilseder Hütte (Betriebsrat und Sozialabteilung) und einer der öffentlichen Hand (der Gemeinde, des Landkreises und des Sozialministeriums).²⁹¹ Diese Art der Hilfskoordination war, wie bereits das Beispiel von 1948 zeigte, für die Bewältigung derartiger großer Katastrophenfälle nicht ungewöhnlich. Auch nach der Grubenkatastrophe von Luisenthal im Februar 1962 war ein Hilfswerk gegründet worden, das den Hinterbliebenen und Verletzten finanzielle Hilfe aus dem eingegangenen Spendenvolumen zukommen ließ.²⁹² Die Untersuchung der Hilfsleistungen für die Betroffenen der Grubenkatastrophe von Lengede kann also durchaus exemplarisch für die Bewältigung großer Katastrophenfälle in der späteren Nachkriegs- oder Wirtschaftswunderzeit stehen. Die Verhandlungen des Kuratoriums ermöglichen es, zu betrachten, welche Hilfe als notwendig erachtet wurde und welche Zielsetzungen dabei verfolgt wurden. Darüber hinaus kann deutlich gemacht werden, in welchem Machtverhältnis Helfende und Betroffene zueinander standen, welche Personen als hilfsbedürftig und als »Opfer« gelten konnten und wo Grenzziehungen erfolgten. Aus der Perspektive eines Überlebenden, dessen Wortmeldung die weitgehende Stille der Opfer 25 Jahre nach dem Unglück durchbrach, ist zudem Kritik an der Hilfe und dem Umgang mit den Betroffenen der Katastrophe zu ergründen.

Wer ist »betroffen«? Zur Verteilung von Hilfsleistungen

Die Bewältigung derartiger Katastrophen war Ländersache bzw. Aufgabe des Landkreises, daher waren lokale Strukturen damit beauftragt. Die Bundesregierung stellte eine Spende zur Verfügung.²⁹³ Die Hauptaufgabe des Kuratoriums war die Verteilung der eingehenden Spenden. In erster Linie handelte es sich dabei um Geldspenden, aber auch um Ferienangebote

290 Durchschrift des Landkreis Peine, Oberkreisdirektor Plett, betreffend das Grubenunglück Lengede vom 28. 10. 1963, in: StA Hannover, Nds. 120 Hildesheim Acc. 130 90, Nr. 161.

291 Vgl. ebd.

292 Vgl. Abendschau, ARD, gesendet am 8. 2. 1963 um 19.30 Uhr, [<https://www.ardmediathek.de/video/sr-retro-abendschau/rueckblick-auf-das-grubenungluack-luisenthal/sr/Y3JpZDovL3NyLW9ubGluZS5kZS9SRVRSY1BU185MzEoNw>], letzter Zugriff am 14. 4. 2023.

293 Niederschrift über die 3. Sitzung des Kuratoriums »Grubenunglück Lengede« am 8. 11. 1963, S. 2, in: StA Hannover, Nds. 120 Hildesheim Acc. 130 90, Nr. 161.

und Sachspenden. Eine ernsthafte finanzielle Notlage der Geschädigten und Hinterbliebenen wurde seitens des Kuratoriums auch ohne Hilfe für ausgeschlossen erklärt.²⁹⁴ Die soziale Absicherung der im Bergbau tätigen Männer und deren Familien wurde als ausreichend betrachtet.²⁹⁵ Die Berufsgenossenschaften sorgten mit der Hinterbliebenenrente für ein Auskommen der finanziell Abhängigen. Mit den Hilfsleistungen verfolgte das Kuratorium vorrangig zwei Ziele: Erstens sollten durch eine Soforthilfe finanzielle Engpässe überbrückt werden, die durch Mehrkosten für Trauerkleidung oder andere mit dem Tod des Versorgers einhergehende Sonderausgaben entstehen konnten. Die Spenden waren derart zahlreich, dass sogar Beträge zur freien Verfügung übergeben worden seien.²⁹⁶ Die Beerdigungskosten übernahm die Ilseder Hütte, obgleich sie dazu nicht haftrechtlich verpflichtet war.²⁹⁷ Trotz des immer wieder betonten Verständnisses für die emotional angespannte Lage der Betroffenen – in erster Linie waren hier die Hinterbliebenen der Toten und Vermissten gemeint – waren gegenüber den Spendenempfangenden auch Vorbehalte zu erkennen. Gerade gegenüber den Witwen wurden Verdächtigungen laut, die eine »Verschleuderung« der Hilfszahlungen befürchteten.²⁹⁸ Zweitens wurde eine Langzeithilfe für die Kinder der tödlich Verunglückten in Form eines Sparkontos angelegt, was die Sicherstellung der weiteren Ausbildung zum Ziel hatte.²⁹⁹

Beide Formen der Hilfe waren durch eine vorläufige Rückkehr in »traditionelle« Geschlechterrollen nach dem Zweiten Weltkrieg bedingt. Der Verlust des traditionellen Versorgers wurde als potenzielle Bedrohung für die weitere berufliche Laufbahn der Kinder betrachtet. Die Überbrückung der ersten Notlage der hinterbliebenen Ehefrauen erfolgte allerdings viel kurzfristiger, als es noch bei der Explosionskatastrophe der BASF der Fall gewesen war. Erstens war keine materielle Schadenslage an den Wohnhäusern

294 Vgl. Vermerk über die Besprechung betr. Fürsorge für die durch das Bergwerkunglück in Lengede Betroffenen am 28.10.1963, S. 1-2, in: StA Hannover, Nds. 120 Hildesheim Acc. 130 90, Nr. 161.

295 Vgl. ebd.

296 Niederschrift über die 7. Sitzung des Kuratoriums »Grubenunglück Lengede« am 24. 6. 1964, S. 2, in: StA Hannover, Nds. 120 Hildesheim Acc. 130 90, Nr. 161.

297 Niederschrift über die Zusammenkunft am 29. 10. 1963 zur Koordinierung von Soforthilfen, in: StA Hannover, Nds. 120 Hildesheim Acc. 130 90, Nr. 161.

298 Vgl. Vermerk über die Besprechung betr. Fürsorge für die durch das Bergwerkunglück in Lengede Betroffenen am 28. 10. 1963, S. 1-2.

299 Vgl. Niederschrift über die Besprechung im Jugendraum der Kath. Kirche in Lengede am 28. 10. 1963, S. 2, in: NLA Hannover, Nds. Hildesheim Acc. 130/90, Nr. 161, o. P.; vgl. Niederschrift über die 4. Sitzung des Kuratoriums »Grubenunglück Lengede« am 28. 11. 1963, in: StA Hannover, Nds. 120 Hildesheim Acc. 130 90, Nr. 161.

und Wohnungen der Betroffenen aufgetreten. Dies hätte die Lage deutlich verschlimmert, allerdings sah die Versicherungssituation in den 1960er Jahren bereits sehr viel günstiger aus als in der direkten Nachkriegszeit. Zweitens war die generelle wirtschaftliche Lage anders als in den späten 1940er Jahren. Die Versorgung durch die Versicherungen und Berufsgenossenschaften verhielt sich noch lange kein komfortables Leben, doch konnte nicht von einer existenzbedrohenden finanziellen Lage die Rede sein. Auch aufgrund der wirtschaftlichen Lage und der medialen Aufmerksamkeit war eine große Spendensumme beim Kuratorium aufgelaufen, die mehrfach die Aufstockung der Hilfsleistungen ermöglichte. Nach zwei Jahren legte das Kuratorium seine Arbeit nieder und beendete damit offiziell und medial nachvollziehbar die »Bewältigung« der materiellen Folgen von Lengede.³⁰⁰

Vonseiten der Presse wurde, anders als nach der BASF-Katastrophe, nachgefragt, was mit dem gespendeten Geld geschehen sei. Dazu legte das Kuratorium Meldungen an die Zeitungen vor, die der Leserschaft den Fortgang der Zuteilung zur Kenntnis gaben.³⁰¹ Besonders deutlich wurden diese kritische Nachfragen im Hinblick auf das Bergmannshilfswerk Völklingen-Luisenthal, das anlässlich der Katastrophe von 1962 gegründet worden war und die Angehörigen der 299 Toten und die Verletzten zu versorgen hatte. In einem Fernsehbeitrag vom 8. Februar 1963 gab Arbeitsdirektor Waldemar Lamprecht als Vorstand der Stiftung genaue Auskunft über die konkreten Zuteilungen der Spenden.³⁰² Dem Hilfswerk waren über 5 Mio. DM zugegangen, das auf die zahlreichen Empfangenden verteilt werden musste.³⁰³ Die Verteilung der Spenden erfolgte in ähnlicher Höhe und anhand derselben Verteilungskriterien, die auch in Lengede angelegt wurden.³⁰⁴ Dem dortigen Kuratorium waren etwa 2 Mio. DM überwiesen worden, allerdings war die Zahl der zu Versorgenden deutlich geringer.³⁰⁵

Das Kuratorium entschied, dass zwischen den Hinterbliebenen und den Getöteten ein finanzielles Abhängigkeitsverhältnis bestanden haben musste,

300 Vgl. exemplarisch: »Kuratorium Lengede« verteilte Spenden, in: Niederelbe-Zeitung vom 3. 6. 1965.

301 Dies geht hervor aus der Niederschrift über die 6. Sitzung des Kuratoriums »Grubenunglück Lengede« am 15. 1. 1964, in: StA Hannover, Nds. 120 Hildesheim Acc. 130 90, Nr. 161, o. P.

302 Vgl. Fernsehbericht über den Rechenschaftsbericht vom Bergmannshilfswerk Völklingen-Luisenthal, SR, gesendet am 8. 2. 1963, [<https://www.ardmediathek.de/video/sr-retro-abendschau/rechenschaftsbericht-vom-bergmannshilfswerk-voelklingen-luisenthal/sr/Y3JpZDovL3NyLW9ubGluZS5kZS9SRVRSTy1BU185MzI2MQ>], letzter Zugriff am 14. 2. 2023.

303 Vgl. ebd.

304 Vgl. ebd.

305 Vgl. ebd.

um aus den Spenden Zuteilungen zu erhalten.³⁰⁶ Daher fielen Kinder über 18 Jahre oder Stiefkinder aus der Verteilung heraus.³⁰⁷ Dies galt nicht nur für die Verteilung der Sofort- und Langzeithilfen, sondern auch für Sachspenden oder Urlaubsangebote. Insbesondere Letztere waren in mehr als ausreichender Zahl zugegangen, sodass kein Mangel daran herrschte.³⁰⁸ Dennoch sollte eine »Erholung« nach dem »Schock« nur für Angehörige gewährleistet werden, die in einem Abhängigkeitsverhältnis zur betroffenen Bergwerksfamilie standen.³⁰⁹ Die Konzentration auf die finanziell Abhängigen diente als Grenzziehung zwischen als zuwendungsberechtigt und nicht-zuwendungsberechtigt Betrachteten. Dies entsprach den Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes, das zwar in dieser Situation keine Rolle spielte, deren Kriterien aber dennoch zur Anwendung bei der Verteilung von privater Hilfeleistung kamen. Offenbar wurde diese Grenzziehung akzeptiert. Zeitungsberichte lobten sogar die Verteilungsarbeit des Kuratoriums, wodurch Fälle von »Unstimmigkeiten« nicht vorgekommen seien, was allerdings nicht zutraf.³¹⁰

So kam es, dass ein junger Mann seine Mutter nicht auf einen Ferienaufenthalt begleiten konnte, obwohl die Mutter sich dies gewünscht hatte und er seinen Vater durch das Unglück verloren hatte.³¹¹ Damit wurden Personen von Hilfsleistungen ausgeschlossen, die einen persönlichen Verlust hinnehmen mussten. Dass es dem Hilfswerk auch darum ging, menschlichere Unterstützung zu gewähren, zeigte sich zu anderen Gelegenheiten, beispielsweise in der Unterstützung einer Weihnachtsfeier für Lengeder Kinder, dem Einkauf von Weihnachtspaketen oder der Organisation praktischer Beratung durch Vertreter der Berufsgenossenschaften.³¹² Dass die Betroffenheit nicht nur auf dem finanziellen, sondern auch auf dem menschlichen Verlust beruhte und auch deshalb Abhilfe geschaffen werden sollte, wurde vonseiten der Hilfeleistenden betont.³¹³ In diesem Falle, in dem es nicht um das wirtschaft-

306 Vgl. Niederschrift über die 4. Sitzung des Kuratoriums »Grubenunglück Lengede« am 28. II. 1963, in: StA Hannover, Nds. 120 Hildesheim Acc. 130/90, Nr. 161.

307 Vgl. ebd.

308 Vgl. Niederschrift über die 3. Sitzung des Kuratoriums »Grubenunglück Lengede« am 8. II. 1963, S. 1-2. Dies geht hervor aus der Niederschrift über die 6. Sitzung des Kuratoriums »Grubenunglück Lengede« am 15. I. 1964, S. 2.

309 Vgl. Protokoll über eine Beratung betr. der Fürsorgemaßnahmen für die durch das Bergwerksunglück in Lengede Betroffenen vom 28. 10. 1963, in: NLA Hannover, Nds. Hildesheim Acc. 130/90, Nr. 161.

310 Vgl. Lengede, Die ganze Welt bangte mit, in: Frankfurter Rundschau vom 28. 12. 1963.

311 Vgl. Niederschrift über die 3. Sitzung des Kuratoriums »Grubenunglück Lengede« am 8. II. 1963, S. 2.

312 Vgl. Niederschrift über die 4. Sitzung des Kuratoriums »Grubenunglück Lengede« am 28. II. 1963, S. 4.

313 Vgl. ebd.

liche Überleben ging, beruhte Hilfe auf einer Gemengelage aus emotionaler Zuwendung, Tröstung und Abwendung materieller Not. Dazu kam auch Erholung für die Seele, die wiederum vorrangig durch materielle Hilfen übermittelt, wenn man Urlaube dazurechnet, und nur nach materiellen Verteilungskriterien zugesprochen wurde. Die Zuwendung zur emotionalen Seite einer Katastrophe traf hier auf bisher praktizierte Vorgänge, die enge Grenzen der Betroffenheit kannten.

Die gestifteten Reisen eröffneten für die Geretteten und ihre Familien neue Eindrücke und Möglichkeiten. So kam es, dass sie erstmals in einem Passagierflugzeug nach Spanien fliegen konnten oder zu anderen Unternehmungen eingeladen wurden, die ihren Erfahrungshorizont erweiterten.³¹⁴ Diese waren auch geeignet, sie zunächst vom Alltag und von den Erinnerungen an ihre Zeit untertage fernzuhalten, auch wenn sich Letztere dennoch bald bemerkbar machten.³¹⁵ Die neue Prominenz der Bergmänner verschaffte ihnen Annehmlichkeiten, die über die Zuteilung von finanziellen Mitteln hinausgingen.³¹⁶

Trotz gelegentlicher Berichte über Neid und Missgunst kam es nicht zu deutlichen Widersprüchen der Betroffenen gegen die geleistete Hilfe. Allerdings war, wie bei der BASF, auch wieder die Sorge um Werkwohnungen ein Argument gegen eine deutliche Stellungnahme gegen die Hütte, die im Kuratorium zwar nicht die Mehrheit der Mitglieder stellte, allerdings trotzdem vertreten war. Die Werkwohnungen durften die Witwen weiter bewohnen.³¹⁷ Ob und inwiefern sie als Druckmittel eingesetzt wurden oder dies von den Betroffenen so interpretiert worden ist, kann nicht nachgewiesen werden. Abhängigkeitsverhältnisse existierten dennoch grundsätzlich. Hüttendirektor Stein erinnerte die versammelten Hinterbliebenen am Tag der Einweihung der Gedenkstätte deutlich daran, dass sie keine finanzielle Not litten und die Werkwohnungen weiterhin bewohnen durften.³¹⁸ Inwiefern die Betroffenen das genauso sahen, wurde nicht kommuniziert. Die performative Erinnerung vor der Presse war allerdings dazu geeignet, die Hilfeleistungen noch einmal hervorzuheben und die Zuwendung zu verdeutlichen.

314 Vgl. Wie Heimkehrer in eine alte Heimat, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 3. 3. 1964.

315 Vgl. Wolter, Du liebstes Leben, S. 250-254.

316 Vgl. ebd.

317 Niederschrift über die Zusammenkunft am 29. 10. 1963 zur Koordinierung von Soforthilfen, S. 3.

318 Vgl. Letztes »Glückauf« für 29 Bergleute, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 26. 10. 1964.

Nachsicht mit Verfallsdatum

Aus den Hilfsleistungen ergaben sich in den Jahren nach der Katastrophe für die Überlebenden allerdings auch Nebenwirkungen: Die Gruppe der elf Bergleute hatte die Exklusivrechte an ihrer Geschichte an die Illustrierte *Stern* verkauft und dafür pro Kopf mehrere Tausend Mark erhalten.³¹⁹ Da ihnen zusätzlich Kredite vom Land Niedersachsen gewährt wurden, konnten sich viele der Überlebenden eigene Häuser leisten, deren Finanzierung unter den üblichen Umständen nicht in der Form möglich gewesen wäre.³²⁰ Daraufhin, so berichtet Bernhard Wolter, sei der Vorwurf der Nachbarn und Bekannten laut geworden, sie hätten aus dem Unglück Profit geschlagen.³²¹ Auch den Umstand, dass die Hinterbliebenen der Toten weniger Aufmerksamkeit erhielten, sah die Einwohnerschaft der Umgebung nicht selten kritisch. Die Zeitungsberichte, die von großen Spenden berichteten, trugen ebenfalls dazu bei, obgleich diese Spendengelder abzüglich der Soforthilfen für die betroffenen Familien den Hinterbliebenen zugutegekommen waren.³²² Die Überlebenden, die mit ihren Erinnerungen an die Zeit untertage leben mussten, bekamen wenig Verständnis für ihre Lage, sondern erlebten Anfeindungen im sozialen Umfeld.³²³ Die Veröffentlichung Wolters, die die Ereignisse aus seiner Sicht schildert, richtet sich nicht zuletzt gegen diese Vorwürfe.³²⁴ Möglicherweise waren diese der Anlass, die Lebenserzählung zu publizieren, denn sie erscheinen als besonders belastendes Element in der Erzählung. Zugleich ermöglicht es Wolters Lebensbericht, den weiteren Umgang mit den Überlebenden zu rekonstruieren. Obgleich diese Erzählung etwa 25 Jahre nach der Katastrophe erschien, bietet sie dazu Anhaltspunkte. Neiderscheinungen belasteten die Überlebenden zusätzlich.³²⁵ Das Ende von Begeisterung und Hilfsbereitschaft zeigte sich für Wolter auch im beruflichen Umfeld.

Aus seiner Perspektive waren sowohl eine Reihe der Vergünstigungen, die die Betroffenen zunächst erhalten hatten, als auch die anfängliche Nachsicht mit den Überlebenden seitens ihres Arbeitgebers vorübergehend.³²⁶ Schienen

319 Vgl. Wolter, *Du liebstes Leben*, S. 255.

320 Vgl. Auszugsweise Abschrift aus der Niederschrift der Vorstandssitzung der Ilseder Hütte vom 10. 2. 1964, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100.

321 Vgl. Wolter, *Du liebstes Leben*, S. 220.

322 Vgl. exemplarisch *Der große Gabentisch von Lengede*, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 28. 12. 1963.

323 Vgl. Krank – diskriminiert – vergessen; vgl. auch: *Lengede fünf Jahre danach*, in: *Westfälische Nachrichten* vom 2. 11. 1968; vgl. *Wie leben die Geretteten von Lengede heute?*, in: *Main-Post* vom 31. 10. 1968.

324 Vgl. Wolter, *Du liebstes Leben*, S. 220, S. 243, S. 246.

325 Vgl. ebd., S. 220, vgl. auch: *Lengede fünf Jahre danach*.

326 Vgl. ebd., S. 258–264.

die Überlebenden von Lengede zunächst mit einigen Privilegien in ihrem Beruf weiterarbeiten zu können, was sie selbst so wahrnahmen und was auch der Öffentlichkeit so vermittelt wurde, so änderte sich dies nach wenigen Jahren. Sie erhielten zunächst Arbeit übertage zum Lohn für Arbeit untertage, da die wenigsten weiterhin einfahren wollten.³²⁷ Zunächst waren sie zufrieden damit, wie Wolter darstellte, doch erhöhte sich der Arbeitsdruck in den folgenden Jahren deutlich. Noch immer körperlich geschwächt – von psychischen Reaktionen ganz abgesehen –, war die Arbeit stellenweise schwer für die Überlebenden. Als die Grube wirtschaftliche Probleme bekam, berichtet Wolter, begannen Versuche, sie wieder zum Einfahren zu bewegen. Dies hatte rasch den Weggang einzelner zur Folge. Das nahe VW-Werk in Wolfsburg bot ihnen Alternativen.³²⁸ Aus eigener Anschauung berichtete Wolter von weiterem Druck auf ihn und seine verbleibenden Kollegen: »Langsam wurde es aber für mich auch spannend, weil ich merkte: Man wollte mich nach unten zwingen. In der Schlosserei konnte ich nicht mehr bleiben, da war auf einmal die Arbeit zu Ende.«³²⁹

Die Forderung, die 500 Mark Soforthilfe zurückzuzahlen, die nach der Toterklärung an die vermeintlichen Witwen ausgezahlt worden waren, zählte Wolter zu weiteren Maßnahmen, die ihn zum Einfahren bewegen sollten:

Wir waren uns keiner Schulden bewußt. Dann kam so langsam raus: Unsere Witwen – die hatten uns ja in der Zwischenzeit schon mal für tot erklärt –, also unsere Frauen hatten unmittelbar nach der Katastrophe fünfhundert Mark vom Werk bekommen als Überbrückungsgeld, für schwarze Kleidung und so weiter. Und jetzt verlangte man plötzlich von uns, daß wir die fünfhundert Mark zurückzahlen sollten! Das ist mir natürlich ziemlich hart an die Nieren gegangen, diese Sache. Ich habe fürchterlich mit diesen Leuten geschimpft.³³⁰

Obwohl Wolter es nicht explizit deutlich machte, erwarteten er und seine Leidesgenossen eine gewisse Rücksichtnahme nach den Strapazen. Dazu zählten Rücksicht auf die körperlichen Erscheinungen, ein Einsatz übertage und eine gewisse Bevorzugung am Arbeitsplatz als Kompensation für die durchlittene Zeit untertage. Aus dem Leid und den anhaltenden psychischen Problemen leitete er eine Erwartung an den Arbeitgeber ab, die dieser zu Anfang erfüllte, mit der Zeit aber immer weiter beschnitt, da es sich nicht um

327 Vgl. ebd., S. 258.

328 Vgl. ebd., S. 260.

329 Vgl. ebd., S. 261.

330 Vgl. ebd., S. 262.

einen rechtlich verbrieften, sondern eher moralisch gebotenen Anspruch handelte. Dennoch forderten Wolter und die übrigen Überlebenden eine Kompensation, wie es bereits zuvor bei den Betroffenen der BASF-Explosion und noch deutlicher bei den Geschädigten der *Hindenburg*-Explosion deutlich wurde.

Die Katastrophenfolgen, so nahmen die Betriebsführer an, müssten nach einiger Zeit nachlassen, die Katastrophe abgehakt werden.³³¹ Doch zur Arbeit untertage ließen sich die wenigsten Überlebenden verleiten.³³² Wolter verließ schließlich das Bergwerk, nachdem er explizit vor die Wahl gestellt worden war, aus Gründen des Arbeitsmangels übertage wieder einzufahren oder den Arbeitsplatz aufzugeben. Allerdings tat er dies nicht ohne Bedauern. Die Katastrophe hatte ihm nicht nur gesundheitlich, seelisch und sozial geschadet, auch kostete sie ihn am Ende den Beruf, den er nach eigenen Aussagen geliebt hatte.³³³ »So bin ich dann am 2. August 1965 von unserer Grube weggegangen, zwei Jahre nach dem Unglück. [...] Trotzdem – das muß ich betonen –, wenn die Katastrophe nicht gewesen wäre, wäre ich noch am heutigen Tag Bergmann. Ich habe den Beruf mit Leib und Seele ausgeführt, ich war voll dabei.«³³⁴ Wolter wollte nicht mehr untertage arbeiten und auch seiner Frau die Ungewissheit nicht mehr zumuten.³³⁵

Die Katastrophe und deren Nachwirkungen besaßen für die Nicht-Betroffenen ein Ablaufdatum – die Katastrophe sollte irgendwann bewältigt sein. Aus dieser Annahme ergaben sich Schwierigkeiten und, wie in diesem Fall, berufliche Probleme, die den Betroffenen zur Last gelegt wurden. Ein Dilemma, das sich ohne Verständnis für langanhaltende Folgen nicht auflösen ließ.

Der »Alte Mann« und »die Elf«. Die Bedeutung der Grubenkatastrophe für die psychoanalytische Erforschung (technischer) Katastrophen

In einem Interview mit der *Aachener Zeitung* blickte Professor Plöger 2017 auf seine beruflichen Erfolge zurück. Andreas Plöger hatte von 1979 bis 1993 den Lehrstuhl für Medizinische Psychologie und Soziologie an der RWTH (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule) Aachen inne, hatte sich zuvor dort habilitiert; zuvor war er bis 1969 in der stationären Psychotherapie in der Universitäts-Nervenlinik Tübingen beschäftigt ge-

331 Vgl. ebd., S. 259.

332 Vgl. ebd.

333 Vgl. ebd., S. 264.

334 Ebd.

335 Vgl. ebd.

wesen.³³⁶ Im Zuge dieser Tätigkeiten hatte er 1963 die Gruppe der elf Überlebenden intensiv befragt und nach seinen Angaben auch therapiert. Plöger war federführend bei der Entwicklung der »Tiefenpsychologischen Dramen-therapie« gewesen, deren Anfänge zeitlich mit der Befragung der Elf aus dem »Alten Mann« zusammenfielen. Die Untersuchung der elf Männer unter psychotherapeutischen Fragestellungen stellte im deutschen Raum ein Novum für die »Bewältigung« von technischen Katastrophen dar. Die Befragung der Elf diente allerdings weniger ihrer Entlastung als dem Interesse des Arztes. Anhand der Betrachtung der Konzeption einer Therapie für Personen, die extremen Ereignissen wie Katastrophen oder Entführungen ausgeliefert waren, lassen sich deren frühe Grundtendenzen über Theorien einer psychologischen »Bewältigung« von Katastrophen ablesen. Damit einher ging die Etablierung eines weiteren Feldes, auf dem die »Bewältigung« von Katastrophen stattfinden musste, sobald es in allgemein anerkanntes Wissen über Katastrophen eingegangen war.

Die Gruppentherapie entwickelte Plöger aus einem Ansatz des österreichisch-amerikanischen Arztes Jakob Lewin Moreno.³³⁷ Diese sah vor, dass ein Patient vor einer Gruppe im »Stehgreif-Theater« seine Probleme und Konflikte inszenierte, sich auf diese Weise und in der Interaktion mit der Gruppe »öffnete« und verborgene Auslöser und Schwierigkeiten durcharbeiten konnte.³³⁸ Die Vorstellung »aufgestauter Affekte« und deren Entladung beruhte auf dem Freud'schen Entwurf der Persönlichkeit, bestehend aus einem Gesamt-Ich, einem sich nach Normen richtenden und regulierenden Über-Ich und einem triebgesteuerten und Bedürfnisse anmeldenden »Es«.³³⁹ Aus der Inszenierung der Probleme resultierte laut Moreno eine »Katharsis«, eine Entladung aufgestauter Reaktionen, die nur in der »Scheinwelt« der Therapie möglich war.³⁴⁰ Plöger und weitere Psychologen entwickelten diese Idee zu einem Therapieansatz weiter, in der das regulierende Über-Ich in der schützenden Umgebung der Gruppentherapie überwunden und verdeckte Ängste und Reaktionen zugelassen werden durften, ohne dass diese an die »reale« soziale Umwelt gelangten und somit keine Konsequenzen für den Patienten oder die Patientin haben konnte.³⁴¹ Die Ziele dieser Therapie waren erstens die Identifikation von Auslösern für aufgestaute Affekte und zweitens

336 Vgl. Wissenschaftler, Zeitzeuge und Schriftsteller: Andreas Plöger, in: Aachener Zeitung vom 23. 4. 2017; vgl. Andreas Plöger, Tiefenpsychologisch fundierte Psychodramatherapie, Stuttgart, Berlin, u. a. 1983, S. 15.

337 Vgl. ebd., S. 11.

338 Vgl. ebd., S. 12-13.

339 Vgl. ebd., S. 39-41, S. 47.

340 Vgl. ebd., S. 15, S. 31-32.

341 Vgl. ebd.

die kathartische Bearbeitung dieser, die zu einer Befreiung des Patienten von verdeckten Belastungen führen sollten.³⁴² Zur Überwindung der Ängste oder anderer psychischer Reaktionen mussten die unausgesprochenen und vom Über-Ich verdeckten Auslöser gefunden und daraufhin adressiert werden. Drittens sollten durch Lernzuwachs neue Verhaltensweisen aus der Therapiesituation in die Alltagswelt überführt werden.³⁴³

Im Zuge der Weiterentwicklung des Ansatzes Morenos interessierten Plöger bei der Befragung die Halluzinationen, die die Männer nach einiger Zeit im »Alten Mann« entwickelten und die sie häufig für real gehalten hatten.³⁴⁴ So war einer der Männer überzeugt, in der Küche der Großmutter bei einem Festmahl zu sitzen, während ein anderer sich in seinem Garten sitzend wähnte oder ein weiterer eine Zugfahrt nach Hildesheim mitsamt all seinen Leidensgenossen zu unternehmen glaubte.³⁴⁵ Plöger konfrontierte die Elf mit ihren Ängsten und Reaktionen und entwickelte daraus die These einer »Realangst-Halluzinose«, einer Abwehr unausweichlicher tödlicher Gefahren, die kurzfristig aus dem ständig drohenden Steinschlag und der Ungewissheit der Rettung resultierte.³⁴⁶ Damit führte er Überlegungen des namhaften Psychiaters und Neurologen Karl Bonhoeffer fort, der sich im Kontext von »Kriegsneurosen« auch mit Halluzinationen von Kriegsteilnehmern des Ersten Weltkrieges beschäftigt und diese bei »gesunden«, das heißt nicht grundsätzlich als »willensschwach« oder anderweitig als pathologisch betrachteten Menschen, als vorübergehend und folgenlos eingestuft hatte.³⁴⁷ Mit der Annahme, dass durch die Halluzinationen eine Entlastung des Gesamt-Ichs von einem Angstgefühl, das aus der Diskrepanz des Überlebenswillens des »Es« und der aussichtslosen Lösungssuche des Über-Ichs resultierte, integrierte Plöger die psychischen Angstreaktionen in sein topologisches Psyche-Modell. In diesem Sinne deckten die Halluzinationen die Bedrohung zu und »dienen der Abwehr der Wahrnehmung der realen Bedrohung«, wie Plöger folgerte.³⁴⁸ In späteren Forschungsbeiträgen identifizierte Plöger Verdrängung als Auslöser von unterschiedlich gearteten Störungen.³⁴⁹ Er nutzte seine Beobachtungen in den 1960ern zunächst,

342 Vgl. ebd.

343 Vgl. ebd., S. 29.

344 Vgl. Werner Mende, Andreas Plöger, Das Verhalten und Erleben von Bergleuten in der Extremlastung des Eingeschlossenseins, in: *Der Nervenarzt* 37 (1966) 1, S. 209-219.

345 Vgl. ebd., S. 214.

346 Vgl. ebd., S. 218; Vgl. auch Plöger, Tiefenpsychologisch fundierte Psychodramatherapie, S. 52.

347 Vgl. Goltermann, Die Gesellschaft der Überlebenden, S. 172-174.

348 Vgl. Plöger, Tiefenpsychologisch fundierte Psychodramatherapie, S. 52.

349 Vgl. ebd., S. 49.

um die der »Tiefenpsychologischen Dramatherapie« zugrundeliegenden Theorie zu entwickeln und diese in späteren Veröffentlichungen zu untermauern.

Zusätzlich zu den Halluzinationen beschrieb Plöger auch die Gruppendynamik der Elf. Er identifizierte einen erfahrenen Bergmann als »Führer« der Gruppe, der die Gruppenmitglieder zu Handlungen und zum Durchhalten animieren konnte und so die Individuen im »Alten Mann« unterstützte.³⁵⁰ Darin erblickte Plöger einen Beweis für die Notwendigkeit einer Gruppentherapie und zugleich einen Beweis für seine Annahmen der psychologischen Struktur. Durch die Herausbildung eines »Alphas« (eines »Anführers«) würden die übrigen Gruppenmitglieder und deren »Ich« entlastet, da sie Entscheidungen und Führung von einer Person erwarten könnten.³⁵¹ Diesem Alpha wurde Autorität und Entscheidungskompetenz zuerkannt, während andere Gruppenmitglieder andere subalterne Positionen einnahmen und sich hierarchisch organisierten. Nach dieser Logik begannen die Elf bereits im »Alten Mann« sich selbst zu therapieren, um die Situation zu »bewältigen«.³⁵²

Ob die Erlebnisse untätige längere Auswirkungen haben würden, sei abzuwarten, resümierte Plöger 1967 in seinem Aufsatz.³⁵³ Langfristige psychosomatische Reaktionen waren Plöger in den 1960er Jahren bekannt, doch stellte er die »Grenze« der psychischen Belastbarkeit des Menschen in Frage, ohne von einer zwangsläufigen »Traumatisierung« auszugehen. Plöger lehnte einerseits die Psychotherapie von Patienten mit »Rentenneurosen« ab, die er noch in den 1970er Jahren als eingebildete Reaktion auf Unfähigkeitsgedanken klassifizierte.³⁵⁴ Dennoch schloss er andererseits kausale Zusammenhänge von extremen Erlebnissen und psychischen Folgeerscheinungen nicht kategorisch aus. Die Grenzen der psychischen Belastbarkeit des Menschen zu untersuchen und dieser Frage auf die Spur zu kommen, führte Plöger aus, sei auch für die Raumfahrt von entscheidender Bedeutung, die Menschen einer abgeschirmten und lebensgefährlichen Situation aussetzte.³⁵⁵ Er hielt die Erfahrungen der elf Eingeschlossenen im Kontext weiteren technischen »Fortschrittes« für relevant.

350 Ebd., S. 72.

351 Vgl. dazu im Besonderen: Plöger, Gruppendynamik in einer Extremsituation, S. 309–310.

352 Vgl. Plöger, Tiefenpsychologisch fundierte Psychodramatherapie, S. 73.

353 Vgl. Mende, Plöger, Das Verhalten und Erleben von Bergleuten in der Extrembelastung des Eingeschlössenseins, S. 218.

354 Vgl. Andreas Plöger, Die therapeutische Gemeinschaft in der Psychotherapie und Sozialpsychiatrie. Theorie und Praxis, Stuttgart 1972, S. 27.

355 Vgl. ebd., S. 209.

Inwiefern eine »Therapie« der Elf aus dem »Alten Mann« stattgefunden hat, ist nicht zu rekonstruieren. Die Biografie von Bernhard Wolter thematisiert weder die Befragung noch einen Therapieversuch. Auch andere Überlebende oder Angehörige erwähnen keinerlei Hilfsangebote psychologischer Art. Von konkreter psychischer Hilfe kann also nicht ausgegangen werden. In diesem Zusammenhang wäre es auch interessant herauszufinden, welche Aspekte im Nachhinein als therapiebedürftig gegolten hätten. Große Bedeutung wurde der Erfahrung, das Erlebte aus einer psychologischen Perspektive zu betrachten, nicht zuerkannt. Erst mit der Zeit stellte sich offenbar die Erkenntnis ein, dass die Zeit im »Alten Mann« nicht spurlos an ihnen vorbei gegangen war (vgl. Kap. 3.2). Die Traumatisierung der »Elf« stand für Plöger 2017 außer Frage.³⁵⁶

Für die psychologische Erforschung von Reaktionen auf sehr belastende Ereignisse, wie Katastrophen oder Entführungen, diente Lengede als wichtiger Baustein. Zwar stand die psychologische Forschung der Dramatherapie auch kritisch gegenüber, doch stellte die derartige Erforschung von Katastrophenopfern ein Novum dar.³⁵⁷

Verhaltensauffälligkeiten, die einem »Trauma« zugeordnet wurden, wurden im 19. Jahrhundert auf physiologische Erscheinungen zurückgeführt und standen in direkter Verbindung mit der Industrialisierung und Technisierung der Lebenswelt.³⁵⁸ Als ursächlich angenommene Erschütterungen des Rückenmarkes (*Railway-Spine*) wurden bis zum Ende des 19. Jahrhunderts bei verunfallten Patientinnen vermutet.³⁵⁹ Detailliert ist der Weg des Überganges

356 Wissenschaftler, Zeitzeuge und Schriftsteller.

357 Vgl. Plöger, Tiefenpsychologisch fundierte Psychodramatherapie, S. 14; vgl. auch Ruth Kloocke, Heinz-Peter Schmiedebach, Stefan Priebe, Psychische Ereignisse – organische Interpretationen: Traumakonzepte in der deutschen Psychiatrie seit 1889, in: Gesnerus 67 (2010) 1, S. 73-97, hier S. 87-88.

358 Vgl. Fischer-Homberger, Die traumatische Neurose, S. 36-43. Fischer-Homberger betrachtet die Zeit bis zur Etablierung der medizinischen Psychologie und medizinischen Soziologie.

359 Vgl. ebd., S. 40-43. Diese Ursachenzuschreibung veränderte sich im Verlauf der ersten Hälfte der 20. Jahrhunderts zunächst hin zur Annahme einer Gehirnkrankheit, unter dem Eindruck des Ersten Weltkrieges zu durch physiologische und soziale Umstände verursachter Hysterie und Neurosen. Auch kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurden Traumata auch unter Hinwendung zu den Folgen der KZ-Haft weiterhin als Erscheinungen physiologischen Ursprungs wie Hunger und körperlicher Verletzung konzipiert. Der Übergang zu Überlegungen hinsichtlich einer Verbindung zwischen einem auslösenden Erlebnis und einer daraus resultierenden psychischen Schädigung erfolgte seit den 1960er Jahren und verlief fließend. Vgl. Fischer-Homberger, Die traumatische Neurose, S. 105-106; vgl. Kloocke, Schmiedebach, Priebe, Psychische Ereignisse – organische Interpretationen, S. 82, S. 84-85; vgl. auch Goltermann, Opfer, S. 199.

des Konzeptes vom physiologischen zum psychischen Trauma nicht in Kürze darzulegen, da das »Psychotrauma« oder auch die Diagnose PTBS (Post-traumatische Belastungsstörung oder engl. PTSD, *Post-Traumatic Stress Disorder*) ein Ergebnis verschiedener Forschungsstränge ist. Dazu sei auf die Arbeit von Didier Fassin und Richard Rechtmann verwiesen.³⁶⁰ Erst in den späten 1980er Jahren kehrte die deutsche Traumaforschung und -therapie verstärkt zu den »Opfern« von Katastrophen – vor allem technischer Art – zurück.

Die Forschung Plögers war ein früherer Ansatz, extreme Erlebnisse mit psychischen Folgen in direkte Verbindung zu bringen und diese als innere Reaktionen zu betrachten. In der psychiatrischen Forschung bis dahin angenommene Ursachen wie Hunger, Durst, Kälte oder Verletzung schloss er aus, obgleich die behandelnden Ärzte der Bergleute dies weiterhin annahmen.³⁶¹ Weil er langfristige Folgen des extremen Erlebnisses statt einer schnellen Regeneration für denkbar hielt, behielt er den Blick dafür offen. Wenngleich der entwickelte Therapieansatz Plögers in der Rückschau problematisch anmutet, so war Plöger für die frühe Erforschung psychischer Katastrophenfolgen tonangebend.

Die Dramatherapie wurde von Plöger im Verlauf des 20. Jahrhunderts sowohl bei stationärer Therapie als auch bei Therapiewochenenden eingesetzt, an denen beispielsweise Entführungsoffer der Flugzeugentführung von Mogadischu 1977 teilnahmen.³⁶² Plöger ließ die Teilnehmenden in einer Inszenierung ihre Empfindungen und Reaktionen in einer Inszenierung unter der Prämisse, einer der Entführer sei anwesend und zugleich wehrlos, ausleben. Er sah den emotionalen »kathartischen« Effekt als Erfolg für eine Befreiung von aufgestauten Affekten.³⁶³ Den Effekt dieses Therapieansatzes stellte Martin Rupps in seiner Dissertation allerdings unter Berufung auf spätere Äußerungen der »Überlebenden von Mogadischu« in Frage.³⁶⁴ Diese

360 Vgl. Didier Fassin, Richard Rechtmann, *The Empire of Trauma. An Inquiry into the Condition of Victimhood*, Princeton, Oxford 2009.

361 Vgl. Mende, Plöger, *Das Verhalten und Erleben von Bergleuten in der Extrembelastung des Eingeschlossenseins*, S. 216. Vgl. Ärzte berichten erstmals über Langede, in: *Cellesche Zeitung* vom 13. 12. 1963.

362 Vgl. Plöger, *Tiefenpsychologisch fundierte Psychodramatherapie*, S. 155; vgl. hierzu den Aufsatz von Florian Jessensky und Martin Rupps: Florian Jessensky, Martin Rupps, »May the burden of your ordeal gradually fade from memory«: Dealings with former Hostages of the Hijacked Lufthansa Aircraft »Landshut«, in: Petra Terhoeven (Hrsg.), *Victimhood and Acknowledgement. The Other Side of Terrorism* [= Jahrbuch für Europäische Geschichte, Bd. 19], München, Wien 2018, S. 77–101, hier S. 95–100.

363 Vgl. ebd.

364 Vgl. Martin Rupps, *Die Überlebenden von Mogadischu*, Berlin 2012, S. 172. Plöger war in diesem Zusammenhang an Reaktionen und den Ausformungen bereits bekannter Reaktionen des Traumas interessiert. Er initiierte darüber hinaus Therapie-

hätten mehrheitlich angegeben, sich nach diesen Wochenenden deutlich schlechter zu fühlen.³⁶⁵ Die Idee, vermeintlich verdeckte Erinnerungen und Emotionen wieder wachzurufen, darüber zu sprechen und sie sich selbst erklärbar zu machen, war allerdings den Psychotherapieansätzen gemeinsam, die im Laufe der 1970er Jahren im Allgemeinen zunahmen und auch für die Betroffenen von Ramstein oder Eschede eine Rolle spielten.

Die Geschichte des »Wunders von Lengede« schien sich im Juni 1988 auf makabre Weise zu wiederholen. Nach einer Explosion in der Schachtanlage Stolzenbach im Borkener Braunkohlerevier suchten Rettungskräfte tagelang nach Überlebenden. Sechs Bergleute konnten durch eine Suchbohrung gefunden werden, die Kommunikation ermöglichte nach Angaben des Hessischen Rundfunks eines ihrer Richtmikrofone.³⁶⁶ Die Kumpel waren bis zu ihrer Rettung 65 Stunden untertage eingeschlossen.

Plögers Beobachtungen über die psychischen Reaktionen der Verschütteten aus den 1960er Jahren – die Halluzinationen, die Angstzustände in einer Situation, in der Fluch unmöglich ist, und die positive Wirkung eines »Anführers« – bildeten die Grundlage für die psychologische Beobachtung der sechs Überlebenden. Bereits wenige Tage nach dem Unglück begannen die berichterstattenden Medien, über die psychologischen Auswirkungen des analog zur Katastrophe in Lengede als »Wunder von Borken« bezeichneten Ereignisses zu berichten.³⁶⁷ In der Sendung »Drei Aktuell« referierte Professor Lilo Süllwold von der Universität Frankfurt über psychologische Aspekte und Folgen des Eingeschlosseneins, die inhaltlich identisch mit den Ausführungen Plögers waren.³⁶⁸ Zudem schrieb sie der Erinnerung an die Geschichte der Rettung von Lengede eine potenziell psychisch stabilisierende Wirkung für die Eingeschlossenen von Borken zu. Insbesondere für die Interpretation der psychologischen Auswirkungen solcher Grubenunglücke waren Plögers Forschungen dominierend. Darüber hinaus wurde das »Wunder von Lengede« zu einem Präzedenzfall, an dem sich sowohl medial als auch in der psychologischen Forschung orientiert wurde. Anders als Plöger wies Süllwold allerdings auf Langzeitfolgen hin, die sich in Form eines »Traumas« und

maßnahmen, die im Rahmen des Gesetzes für die Entschädigung der Opfer von Gewalttaten finanziert wurden. Trotz hoher bürokratischer Hürden nahmen zahlreiche Überlebende teil.

365 Vgl. ebd., S. 173–175.

366 Vgl. Rainer Mathes, Hans-Dieter Gärtner, Andreas Czaplicki, Kommunikation in der Krise. Autopsie eines Medienereignisses. Das Grubenunglück in Borken [= Kommunikation heute und morgen, Bd. 4], Frankfurt a. M. 1991, S. 79.

367 Vgl. »Drei Aktuell«, Hessen 3, gesendet am 6. 6. 1988, 21.00 Uhr, [<https://www.youtube.com/watch?v=VLuOPxF9o-o>], letzter Zugriff am 13. 6. 2023.

368 Vgl. ebd.

»schwierige[r] Situationen« beim Aufeinandertreffen Überlebender mit Hinterbliebenen der Getöteten zwangsläufig einstellen würden.³⁶⁹ Das seit den 1980ern auch in der deutschen Psychologie etablierte »Trauma« hatte 1988 bereits einen festen Platz in der psychologischen Auseinandersetzung mit Opfern technischer Katastrophen und deren Interpretation.

3.5 Ein Erinnerungsort für »Lengede« und der Platz der Katastrophe im kollektiven Gedächtnis

Die Geschichte des Grubenunglücks war durch die mediale und gesellschaftliche Rezeption von mehreren Deutungen geprägt. Welche Form dem dauernden Erinnern gegeben wurde, wer dafür verantwortlich zeichnete und welche Rolle der Ort des Erinnerns spielt, wird im Folgenden aufgezeigt. Über die Gestaltung des Denkmals hinaus fand »Lengede« außerdem Widerhall in verschiedenen Medienproduktionen, die das Geschehen in jeweils eigenen Kontexten interpretierten und so der Erinnerung Bilder und Deutungsweisen anboten.

Bald nach dem Ende der Rettungsarbeiten stand der Entschluss der Hüttenleitung fest, an der Stelle der Rettung der Elf eine Gedenkstätte zu errichten und diese ein Jahr nach der Katastrophe zu eröffnen.³⁷⁰ Die Organisation der Realisierung übernahm die Hüttenleitung und forderte zu diesem Zweck Entwürfe von Künstlern und Bildhauern der Umgebung an.³⁷¹ Die Mitwirkung von Betroffenen oder Hinterbliebenen war nicht denkbar. Viel eher traf das Gegenteil zu: Die Hüttenleitung konnte damit den Willen demonstrieren, an das Unglück zu erinnern und der Toten zu gedenken. Die Überlebenden halfen bei der Planierung des Geländes der zukünftigen Gedenkstätte.³⁷² Warum sie dies taten, wurde in den Zeitungsberichten nicht explizit gemacht – »Überlebensschuld« und solidarisches Verhalten unter Bergleuten kamen hier als Gründe infrage.

Den Zuschlag erhielt der Entwurf des Bildhauers Peter Greve.³⁷³ Gedacht wurde in erster Linie der geborgenen und der nicht mehr geborgenen Toten. Auch an das Unglück selbst wurde in wenigen, sachlichen Sätzen zum Un-

369 Ebd.

370 Dies geht aus Schreiben der Bergwerksdirektion an verschiedene Empfänger hervor. Vgl. Schreiben an den Bund Bildender Künstler für Norddeutschland vom 23. 3. 1964, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7175, o. P.

371 Vgl. ebd.

372 Vgl. Die Geretteten von Lengede fahren nicht mehr ein, in Frankfurter Rundschau vom 23. 10. 1964.

373 Vermerk über eine Besprechung betr. Gedenkstätte Lengede am 18. 6. 1964, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7152, o. P.

glückshergang einschließlich der Rettung der Elf erinnert. Die Rettung der ersten Drei aus der Luftblase wurde nicht erwähnt. Durch eine Art kleine Parkanlage mit drei stilisierten Bergmännern als Stelenobjekte wurden die Stellen der Such- und Rettungsbohrung eingebettet.³⁷⁴ Damit wurden die Rettung und das »Wunder« gleichsam Teil der Geschichte des Todes der 29 anderen Bergleute. Die Gedenkstätte bot Raum für öffentliches Gedenken an ein Ereignis, das in das kollektive Gedächtnis der (west-)deutschen Bevölkerung Eingang fand. So berücksichtigte dieser Beschluss auch die mediale Aufmerksamkeit und deren Nachhall und zeigte öffentlich die Bereitschaft, an das Unglück zu erinnern.

Die Errichtung einer Gedenkstätte am Katastrophenort war kein absolutes Novum, wie das Beispiel der Grubenkatastrophe von Luisenthal zeigt.³⁷⁵ Den Katastrophenort zum Gedenkort zu machen, war allerdings in der Regel bis dahin unüblich gewesen. Dies zeigen die Beispiele der Explosion des *Hindenburg*, der BASF-Katastrophe, die Grubenunglücke auf der Zeche Grimberg und für die DDR auf »Karl Marx«.³⁷⁶ Üblicher war ein Gedenkstein auf dem Friedhof in direkter Nähe zu den Gräbern der Toten. Damit wurde einerseits der direkte Bezug zwischen den Toten und dem katastrophalen Ereignis hergestellt, andererseits wurde aber der Aspekt des Ruhens, des Abschlusses und des Totengedenkens in den Vordergrund gestellt. Mit der Entscheidung, auch an der Stelle der Katastrophe einen Ort des Erinnerns zu schaffen, trug die Hüttenleitung dem katastrophalen Ereignis selbst Rechnung und berücksichtigte den Wunsch der Witwen.³⁷⁷ Es erinnerte zugleich an die Katastrophe *und* die Namen der Toten. Mahnende Botschaften enthielt die Gedenkstätte nicht, vielmehr betonte sie durch die neutrale Erwähnung des Klärteichbruchs die Tragik der Ereignisse, ohne auf Lehren einzugehen oder sinnstiftende Interpretationen vorzunehmen. Die Gedenkstätte war kein Mahnmal, die Implikationen oder Botschaften an die Nachwelt enthielt, wie es im Falle von Kriegsdenkmälern der Fall war. Vielmehr zeugte sie davon, *dass* etwas passiert war, ohne aber Lehren daraus abzuleiten. Dies allerdings war erwartbar, denn Kritik hätte sich

374 Vgl. das Modell des »Ehrenhains«, abgedruckt in: Ehrenhain für Lengede, in: Wilhelmshavener Zeitung, 22./23. August 1964; Ein Jahr nach Lengede, in: Nordwest-Zeitung vom 26. 10. 1964.

375 Vgl. Fernsehbericht über den Rechenschaftsbericht vom Bergmannshilfswerk Völklingen-Luisenthal.

376 Dies lässt sich aus den zu den Katastrophen vorhandenen Quellen und Aufarbeitungen ableiten. Vgl. Kulturamt und Stadtarchiv der Stadt Zwickau, Die Grubenkatastrophe im VEB Steinkohlenwerk »Karl Marx« Zwickau; Heimatflimmern: Lebendig begraben – Deutschlands schwerstes Grubenunglück.

377 Vgl. Auszugsweise Abschrift aus der Niederschrift der Vorstandssitzung der Ilseder Hütte vom 13. 4. 1964, in: NLA Wolfenbüttel, 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100.

gegen die Grubenbetreiber und damit gegen die Erbauer der Gedenkstätte im Speziellen oder Bergbautechnik im Allgemeinen gerichtet. Die festgeschriebene Deutung der Katastrophe an deren Schauplatz wurde von den potenziellen Verantwortlichen kontrolliert. Allgemein formuliert bedeutet dies, dass Katastrophengedenkorte zwar Zeugnisse der Ereignisse darstellen, jedoch keine Mahnung enthalten, sofern sie von denjenigen errichtet wurden, in deren Verantwortung sich die technische Katastrophe ereignete.³⁷⁸

Zu einem Ereignis der kollektiven Erinnerung kam es 40 Jahre nach der Katastrophe. Auf dem Privatfernsehsender Sat.1 war am 9. und 10. November des Jahres 2003 das »Wunder von Lengede« als zweiteiliger Spielfilm zu sehen. Dies zeigt die Bedeutung des Ereignisses auf, das im selben Jahr als Fernseh-Event gesendet wurde, als das Kino auch das »Wunder von Bern« zeigte.³⁷⁹ 2003 war ein Jahr »deutscher Heldensehnsucht«, wie der *Spiegel* skeptisch anmerkte.³⁸⁰ »Lengede« gehörte in die Reihe deutscher Geschichtserinnerung jenseits der NS-Geschichte.³⁸¹ Der *Spiegel* hatte nicht unrecht, wenn er hinter dieser Heroisierung die Suche nach positiven Nationalerzählungen vermutete. In diesem Zusammenhang ist es zu verstehen, dass der Spielfilm-Zweiteiler ein regelrechtes Revival der Positiverzählung des »Wunders« von Lengede war. Im Gegensatz zum Fernsehspiel von 1968 fokussiert der Film, bei dem die erste dramatische Rettung der Drei aus der Luftblase fast vollständig ausgeblendet wird, auf die emotionalen Aspekte der Geschichte um die Eingeschlossenen. Der Fokus des Fernsehspiels liegt auf den rationalen und doch unermüdlichen Rettungsbemühungen der Markscheider, Hüttendirektoren und der Kumpel, die das Zusammenspiel zwischen Rationalität, Emotionalität und Technik und den Verlass auf Planbarkeit spiegeln.

Die verkürzte Darstellung mit hohem Erzähltempo und mitreißender Filmmusik der Sat.1-Filmreihe greift die Skandalgeschichte der 1960er Jahre deutlicher auf und lässt den Hüttendirektor zum kalt-berechnenden Antagonisten der fleißig-bescheidenen Bergmänner und Ehefrauen werden, deren leidenschaftlicher Einsatz schließlich mit dem Auffinden und der Rettung der

378 Die Literatur über Gedenkstätten und Mahnmale, die an die Weltkriege und die nationalsozialistischen Verbrechen erinnern, ist Legion. Forschung, die sich mit anderen Gedenkortern auseinandersetzt, gibt es dagegen kaum.

379 »Helden, bitte melden«, in: Der Spiegel 49 (2003), S. 166-168, hier S. 167.

380 Ebd.

381 An das vermeintliche Wunder wurde zu besonderen Jahrestagen oder anlässlich ähnlicher Ereignisse erinnert. Die entsprechenden Erzählungen wurden in der Regel den Absichten oder einer bestimmten Erzählweise angepasst. So zum Beispiel Jost Müller-Bohn, Das Wunder von Lengede, Lahr-Dinglingen 1988. Der Autor verquickt christliche Heilsbotschaften mit der Überlebens- und Rettungsgeschichte.

Elf belohnt wird. So wird der Zweiteiler trotz drastischer Darstellungen des Sterbens untertage zu einer Geschichte des Durchhaltens.

Spätestens 2013 stellte der *NDR* dieser Darstellung die Nachgeschichte des vermeintlichen Wunders in einem Dokumentarfilm mit dem Titel »Das Trauma von Lengede« entgegen. Inwiefern die Darstellung der langwierigen und komplexeren Zusammenhänge die Verhaftung des »Wunders« im kollektiven Erinnern konterkarieren zu vermochte, kann nicht eindeutig gemessen werden. Dass beide Seiten der Geschichte Eingang in die popkulturelle Erinnerung gefunden haben, wird daran ersichtlich. Dies ist eine bemerkenswerter Feststellung in Bezug auf die Art und Weise, wie in der Bundesrepublik die Geschichte von technischen Katastrophen rezipiert wird.

Zwischenfazit

Die Grubenkatastrophe von Lengede ereignete sich zu einer Zeit, in der sich mehrere an der Bewältigung von technischen Katastrophen beteiligte Institutionen, Systeme und Logiken im Wandel befanden. Diese Wandlungsprozesse wirkten sich auf den Umgang mit den Betroffenen, die individuelle und kollektive Sinnstiftung und das Erinnern und Gedenken an die Katastrophe aus. Lengede kann als wichtiges Exempel für eine Umbruchzeit betrachtet werden, von der an eine rasche Beendigung des Sprechens über die Katastrophe, deren Betroffene und die Folgen nicht mehr praktikabel und gesellschaftlich akzeptabel war.

Wie gezeigt wurde, waren die 1960er Jahre eine Phase der Umgestaltung eines Rettungssystems, in der die ärztliche Versorgung und Lebenserhaltung von Verletzten im Falle des Unfalls und der Katastrophe Gegenstand von medizinischen Reflektionen wurde. Die ärztliche Versorgung am Unfall- oder Katastrophenort hatte langfristig einen Paradigmenwechsel und die Etablierung der Notfallmedizin zur Folge. Die »schnelle Rettung« wurde im Verlauf der 1960er und 1970er Jahre durch Stabilisierungsmaßnahmen vor Ort ersetzt, wodurch die Verletzten und Überlebenden nicht mehr sofort aus dem Blickfeld der Beobachter, besonders der Journalisten, entfernt wurden. Das Zusammendenken der Hilfe vor Ort, des Transportes und einer angepassten Versorgung im Krankenhaus eröffnete den Blick sowohl für Mediziner als auch für die berichtserstattenden Medien darauf, dass eine Katastrophe nicht im Moment des Eintreffens der Rettungssanitäter oder mit dem Abtransport der Verletzten vorbei war, sondern dort erst der Weg eines Überlebenden als Patient begann. Die Besuche der Journalisten bei den Geretteten von Lengede waren freilich auch deren plötzlicher Berühmtheit geschuldet. Dennoch wurden medizinische Zusammenhänge, Befunde und

Genesungsfortschritte durch Zeitungen, Fernsehen und Radio aufgegriffen und so in den öffentlichen Diskurs über die Katastrophe eingeführt.

Die Medienwelt selbst befand sich ebenfalls im Wandel. Die technischen Möglichkeiten des Fernsehens, das aus Lengede erstmals eine Live-Berichterstattung von einer Katastrophe an die deutschen Fernsehhaushalte sendete, bedeutete eine neue Konkurrenzsituation, in der insbesondere die Printmedien um ihre Marktanteile fürchteten. Falschmeldungen, das Bedrängen von Betroffenen und die Überspitzung von Aussagen waren Erscheinungen, die auch innermedial reflektiert wurden. Die Konkurrenz um »Nähe« zum Geschehen, in der Regel zu den daran Beteiligten oder davon betroffenen Personen, wurde zum Anlass, die Möglichkeiten und Grenzen der journalistischen Praxis auszuloten. Die Hinwendung zu persönlichen Geschichten, die gewöhnliche Menschen portraitierten und nicht mehr vermeintlich rein faktenbasiert waren, machte Reflektionen zur Rolle der Medien umso erforderlicher. Der Medienpräsenz gewannen die für die Rettungsaktionen Verantwortlichen sogar Positives ab: Erstens habe der Einfall des *NDR*-Tontechnikers, ein Mikrofon zu den Eingeschlossenen herunterzulassen, zu deren Befreiung beigetragen. Zweitens habe die Präsenz der Medienvertreter den Ansturm von noch mehr Schaulustigen verhindert, indem vor allem mit Hilfe des Fernsehens aus erster Reihe zugehört werden konnte. Die Beteiligung und Anteilnahme der Journalisten gingen sogar so weit, dass sie sich und ihre Aufgabe der Berichterstattung als Teil der Rettungsmannschaften betrachteten. Längst ging es bei »Lengede« nicht mehr um reine Informationsdistribution an die Bevölkerung, sondern um die Teilhabe einer Gesellschaft an der Rettung der Verschlütteten.

Das »Wunder von Lengede« war anschlussfähig an zwei große gesellschaftliche Themen der Zeit. Erstens wurde in der zeitgenössischen Wahrnehmung durch die Versöhnung von rationaler Technik und kühler Berechnung menschlich Großes vollbracht. Damit wurde eine positive Perspektive für eine moderne, technisierte Zukunft geschaffen, der einerseits planerisch-euphorisch und andererseits mit Sorge vor der Automatisierung und der Entmenschlichung der Lebenswelt entgegengesehen wurde. In Lengede erhielten sowohl Mensch als auch Technik einen Platz in einer modernen, technisierten und zugleich menschlichen Welt. Der Aspekt der Menschlichkeit oder vielmehr der Fähigkeit der Deutschen zur Empathie betraf die zweite wichtige Thematik der Zeit und zielte auf eine moralische Selbstversicherung der Deutschen vor dem Hintergrund der NS-Vergangenheit. Das Medienereignis »Lengede« begeisterte, faszinierte und bewegte große Teile der Bevölkerung, wobei die mediale Berichterstattung die emotionale Anteilnahme zu einem guten Teil erst möglich machte und forcierte. Der gesellschaftliche Aspekt eines gemeinsamen Events vor den Fernsehgeräten trug

Weiteres dazu bei, dass die Rettungsaktion auf einem Rübenacker zwischen Lengede und Broistedt zu einem emotionalen Erlebnis der deutschen Gesellschaft wurde. Daraus leiteten Kommentatoren den Beweis der moralischen Integrität und der Empathiefähigkeit ab, die von englischen Zeitungen expliziter als von deutschen auf die deutsche Vergangenheit im Zweiten Weltkrieg bezogen wurde.

Die Nacherzählung des »Wunders von Lengede« zielte allerdings eher auf die heldengleiche Beharrlichkeit der Überlebenden und der Retter und den unwahrscheinlichen Glücksfall der Entdeckung der Elf ab, wie die TV-Produktion von 2003 zeigt. Die Katastrophe von Lengede wurde, trotz der 29 Toten, in der bundesdeutschen Erinnerung zu einer Geschichte des Überdauerns und des Glücks. Die Nachwirkungen reflektierte der Film nicht – diese passten offenbar nicht in die positive Botschaft des Films.

Die Psychiatrie und die psychologische Forschung dagegen begannen früh, sich für die Erlebnisse der Eingeschlossenen und die psychologische Aufarbeitung von derartigen Katastrophen zu interessieren. Namentlich Andreas Plöger legte den Grundstein für das Interesse der bundesdeutschen Psychiatrie an Katastrophen und deren Folgen. Konkrete psychologische Hilfe wurde den Überlebenden von Lengede nicht zuteil, doch begannen sie, die Folgen der Erlebnisse mit zeitlichem Abstand und dem zunehmenden öffentlichen Sprechen über psychische Beschwerden zu thematisieren. In den 1960er Jahren aber waren sie eher Untersuchungsobjekte von Forschungen, die sich noch am Ende der 1980er Jahren in der Interpretation des psychischen Umgangs mit derartigen extremen Erlebnissen widerspiegelten und zugleich Plögers Entwicklung der »tiefenpsychologischen Dramatherapie« stützten.

Im Zuge der medialen Berichterstattung über die Folgen von Lengede kamen bereits in den 1960ern psychologische und soziale Probleme der Überlebenden zur Sprache. Zugleich wurde der Umgang mit ihnen kritisiert, da sich die Arbeitsarrangements der Hütte und die Zuwendung des direkten sozialen Umfeldes als temporär herausgestellt hatten. Deutlich wurde durch das immer wiederkehrende Interesse: Die Katastrophe war nach der Zeit im »Alten Mann« nicht vorbei. Die Medien, die einst das »Wunder von Lengede« verkündet hatten, dekonstruierten es in den Folgejahren wieder. Die Dramatisierung von Leidensgeschichten war einerseits eine neue Art der medialen Berichterstattung, andererseits brachte dies grundlegende Problemlagen der Zeit »danach« an die Öffentlichkeit. Die Überlebenden selbst formulierten Kritik oder Ansprüche nur in geringem Maße. Dabei mag ihre Sozialisation zur Bescheidenheit, aber auch die Überzeugung, nichts ausrichten zu können, ausschlaggebend gewesen sein.

Kurz nach dem Unglück hatten die Überlebenden besonders die Reiseangebote genutzt und auch Vergünstigungen angenommen und diese als angemessen angesehen, so verrät die Biografie Bernhard Wolters. Finanzielle Unterstützung aus Spendenaufkommen erhielten vor allem die Hinterbliebenen der Toten. Diese war aufgrund von Versicherungsleistungen nicht mehr so dringend notwendig für die finanzielle Existenzsicherung der Betroffenen, wie es noch in der direkten Nachkriegszeit der Fall gewesen wäre. Durch die Verteilung von Erholungsangeboten wurde auch das Ansinnen emotionaler Fürsorge deutlich, ohne jedoch direkte Betreuung zu organisieren. Bei der Zumessung aber wurde wiederum trotz der Freiwilligkeit und der Spendenbasis wieder auf rationale Kriterien zurückgegriffen, die Angehörige nach der Logik des Haftpflichtgesetzes als hilfeberechtigt oder nicht-hilfeberechtigt einteilten. Das Haftpflichtgesetz wurde so zur Orientierungshilfe für soziale Kriterien, aber kam aufgrund der Tatsache, dass kein Verschulden festgestellt wurde, nicht zur Anwendung und wäre ohnehin rechtlich nicht bei der Verteilung von Spenden ausschlaggebend gewesen.

Ein knapper Seitenblick auf den Umgang mit technischen Katastrophen in der DDR im Vergleich zur BRD macht deutlich, dass in Letzterer ein höherer Grad an Transparenz in der öffentlichen Kommunikation über die Ursachen und Folgen von technischen Katastrophen vorherrschte. Die Bewältigung der Katastrophe erfolgte mit Ausnahme der Medialisierung anhand ähnlicher Handlungslogiken und Maßnahmen. Es wurde allerdings deutlich, dass die SED-Führung besorgt um die Deutung der Katastrophe zu Ungunsten der Partei und im Hinblick auf eine potenzielle politische Destabilisierung war. Begegnet wurde daher vor allem den Betroffenen mit einer Mischung aus persönlicher Zuwendung durch individuelle Betreuungspersonen und zugleich damit einhergehender persönlicher Kontrolle.

Grubenunglücke waren häufig, das Arbeitsumfeld war gefährlich, weshalb eine Normalisierung der Gefahren in diesem Falle wohl überflüssig war und zudem von den positiven Entwicklungen überstrahlt wurde. Im Vergleich zu den zuvor betrachteten Katastrophen fällt die Skandalisierung bzw. Moralisierung zweier Elemente auf. Erstens macht die Skandalisierung des Verdachts von unterlassener Hilfeleistung aus Profitgründen deutlich, dass die Handlungen und Hilfeleistungen der beteiligten Unternehmen im Falle von Katastrophen öffentlich hinterfragt wurden. Die sich dabei abzeichnende Klassenkampf-Geschichte wurde von der DDR-Presse natürlich deutlicher aufgegriffen als von westdeutschen Medien, die Verdächtigungen vorsichtiger formulierten, doch Anklänge darauf zuließen.

Die zweite, moralisch aufgeladene Frage war die nach der Ursache und den Verantwortlichen. Die Bemühungen zur Klärung zogen sich fast bis ans Ende

des Jahrzehnts hin, ohne schließlich Ergebnisse zu liefern. Die Komplexität, das Verlassen auf die Eindeutigkeit von Gutachten, Proben, Berechnungen und Expertenmeinungen hatte zur Folge, dass durch deren Widersprüchlichkeit erst recht keine Eindeutigkeit erzeugt werden konnte. In diesem Falle konnte weder die Ursache noch die Schuld zweifelsfrei nachgewiesen werden. Die Fragen nach den Gründen und den Verantwortlichen wurden nie für die Öffentlichkeit und die Betroffenen beantwortet. Dies spiegelt sich auch am von der Ilseder Hütte errichteten Gedenkort wider, der zwar auf das Ereignis verweist, aber weder eine Mahnung noch einen Sinnzusammenhang daraus ableitet. Die Abwesenheit von Schicksalsdeutungen oder der Zuschreibung zu einer metaphysischen Macht hinterließ eine Leerstelle in der Deutung und der Sinnstiftung im Zusammenhang mit dieser Katastrophe – sie war einfach geschehen. Dies wurde in den kommenden Jahrzehnten zu einem bedeutenden Problem der gesellschaftlichen Bewältigung und der Sinnsuche nach dem Eintreten technischer Katastrophen.

4 »Kein Tag, der bewältigt werden kann«

Die Flugtagkatastrophe von Ramstein 1988

Das sonnige Wetter hatte sein Übriges dazu beigetragen, dass der Flugtag am 28. August 1988 in Ramstein stark besucht war.¹ Zum Ende der Flugvorführungen waren die *Frecce Tricolori*, die »Dreifarbigen Pfeile« aus Italien angekündigt.² Sie zeigten Kunstflugnummern mit zehn Düsenjets, welche jeweils Pony 1 bis 10 hießen. Den Abschluss und Höhepunkt sollte eine Nummer bilden, die das »Durchstoßene Herz« (ital.: *Il Cardioïd*) genannt wurde.³ Hierzu teilten sich die Piloten in ihren Maschinen in eine Vierergruppe und eine Fünfergruppe auf. Ein Solopilot mit Namen Ivo Nutarelli setzte sich von den anderen ab.⁴ Die beiden Gruppen flogen einen steilen Kreis und formten mit ihren Kondensstreifen je einen Teil einer Herzform am Himmel, flogen am tiefsten Punkt frontal aufeinander zu und schließlich vertikal versetzt aneinander vorbei. Der Solopilot sollte dieses so entstandene Herz »durchstoßen«, indem er den Kreuzungspunkt der übrigen Flugzeuge rechtwinklig dazu überflog, um dann über die Zuschauermenge hinwegzubrausen. Ivo Nutarelli flog jedoch zu schnell und zu tief auf die aufeinander zufliegenden Maschinen zu, sodass es trotz sichtbarer Versuche, seine Flugbahn zu korrigieren, zu einer Kollision kam.⁵ Insgesamt drei Maschinen

1 Der SPD-Landtagsabgeordnete Roland Lang (Rheinland-Pfalz) sagte in der politischen Diskussion um die Flugtagkatastrophe, »der 28. August 1988 ist aber kein Tag, der bewältigt werden kann«. Rede Roland Lang bei der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, S. 35. Zum offiziellen Unfallhergang vgl. Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses als 1. Untersuchungsausschuß nach Artikel 45 a Abs. 2 des Grundgesetzes, Drucksache 11/5354, vom 9. 10. 1989, S. 31. Dieser Bericht beruht im Wesentlichen auf dem Untersuchungsbericht der tri-nationalen Untersuchungskommission. Wie im Bericht selbst festgehalten wurde, fand keine neutrale Kontrolluntersuchung des Unfallhergangs statt. Die SPD-Fraktion zweifelte aufgrund von Geheimhaltung einiger Beweismittel den Untersuchungsbericht an. Der Ablauf des Unfalls selbst ist unumstritten. Siehe dazu ebd., S. 85-86.

2 Vgl. ebd., S. 14.

3 Vgl. ebd.

4 Vgl. ebd., S. 14-15.

5 Vgl. ebd., S. 15, S. 31.

stürzten ab. Das Flugzeug des Solopiloten Nutarelli (Pony 1) zerbrach noch in der Luft, sodass der Treibstofftank explodierte. Brennendes Kerosin und die Trümmer gingen über der Zuschauermenge nieder, denn das Flugzeug behielt im Sturz seine Flugrichtung bei.⁶ Die beiden anderen Maschinen prallten in einiger Entfernung auf das Flugfeld bzw. in ein Waldstück – eine traf einen stehenden US-amerikanischen Hubschrauber, dessen Pilot ebenfalls ums Leben kam.⁷ Insgesamt 31 Menschen und ein Polizeihund starben sofort im Feuerball, verbrannten oder erstickten von Kerosin durchtränkt oder wurden von Trümmerteilen erschlagen.⁸ Weitere 36 Personen erlagen in den folgenden Tagen und Wochen ihren Verletzungen, vornehmlich schweren Verbrennungen.⁹

Der 30. und letzte Flugtag in Ramstein endete mit einem Desaster und wurde zugleich zum Ausgangs- und Vernetzungspunkt öffentlicher Debatten. Der Umgang mit den Betroffenen fehlgeleiteter Technik und ihr Wohl und Wehe standen dabei entweder unmittelbar oder mittelbar im Zentrum. Neben Fragen nach potenziellen Schuldigen und Verantwortlichkeiten für den Tod so vieler Menschen erwuchs eine Kontroverse über die Rettung und Versorgung der zahlreichen Verletzten auf dem Flugfeld. Zugleich entspannen sich Diskussionen über die politische Verantwortlichkeit für technische Katastrophen und unerwünschte Wirkungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Technik. Darüber hinaus kam es zu einer Debatte über die Souveränität der Bundesrepublik, insbesondere in Bezug auf Befugnisse, die die Handlungsfreiheit US-amerikanischer Stationierungstruppen auf deutschem Boden einzuschränken vermochten, für den Schutz der Bevölkerung aber notwendig erschienen. Noch am Tag nach dem Unglück verbot Bundesverteidigungsminister Rupert Scholz Kunstflugvorführungen, was hinsichtlich seiner

6 Vgl. ebd.

7 Vgl. ebd., S. 31.

8 Vgl. ebd. Zur Auswirkung von Kerosin auf den menschlichen Körper vgl. M. Steen, H. Uhlemann, Die Auswirkungen von Kerosin bei Großschadensereignissen mit Flugzeugbeteiligung, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall, Darmstadt 1990, S. 71-74.

9 Vgl. ebd. Die Auswirkungen von großflächigen Brandverletzungen gehen mit prozesshaften Komplikationen einher und werden erst nach einiger Zeit letal. S. hierzu M. Steen, H. Uhlemann, P.R. Zellner, Die Versorgung der Opfer des Unglücks in Ramstein am 28. 8. 1988, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall. Darmstadt 1990, S. 57-69; siehe auch K. Wegener, Zur Pathologie des Verbrennungstraumas: Pathologisch-anatomische Befunde in der Frühphase schwerer Verbrennungen, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall, Darmstadt 1990, S. 85-91. Die Angabe der Zahl der Toten entstammt: Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses, Drucksache 11/5354, S. 15.

Kompetenzen überprüft werden musste.¹⁰ Um die Fortführung der Flugtage in der Bundesrepublik und die Risiken des »Kunstfluges« entspann sich im Schatten der Ereignisse eine Diskussion, die letztlich zugunsten des Verbotes ausfiel.¹¹

Die Unglücksursache dagegen blieb unterbeleuchtet. Abstürze von Kampflugzeugen waren seit den 1960er Jahren wenn nicht alltäglich, dann doch wenigstens so häufig, dass es in der Natur dieser Maschinen zu liegen schien, unvorhergesehen vom Himmel zu fallen.¹² Ebenso waren Unfälle bei Flugschauen in der Vergangenheit mehrfach vorgekommen.¹³ Viel stärker als der konkrete Auslöser des Absturzes rückten die Flugtage im Allgemeinen sowie Tiefflugübungen und Aufrüstungsbestrebungen als grundlegende Ursachen

- 10 Vgl. Ramstein nahm Abschied von Opfern des Unglücks. Scholz: Alliierte kritisieren Kunstflugverbot, in: Münchner Merkur vom 5. 9. 1988. Vgl. Bonn Aide Urges Stunt Flying Ban, in: The Washington Post vom 30. 8. 1988. Die in diesem Kapitel zitierten Zeitungsartikel stammen, sofern nicht im Quellenverzeichnis anders angegeben, aus Zeitungsschnittsammlungen (häufig ohne Seitenangaben) des LA Speyer, (Best. H 47 Nr. 755; Best. H 47 Nr. 578; Best. H 47 Nr. 579; Best. H 47 Nr. 580; Best. H 47 Nr. 581; Best. H 47 Nr. 585; Best. H 47 Nr. 590; Best. H 47 Nr. 800) und LHA Koblenz, (Best. 700, 296 Nr. 812; Best. 700, 296 Nr. 813; Best. 700, 296 Nr. 970).
- 11 Vgl. Scholz betont deutsche Kompetenz für Kunstflug-Verbot, in: Die Rheinpfalz vom 1. 9. 1988; vgl. Was ein Bonner Minister bei »Kunstflügen« entscheiden kann, in: Frankfurter Rundschau vom 4. 9. 1988; Gefährliche Flugtage nicht mehr erlauben, in: Mainzer Rhein-Zeitung vom 9. 9. 1988; vgl. Mainz schaltet Bundesrat ein. Flugtage sollen sicherer werden, in: Die Welt vom 9. 9. 1988; vgl. Flugtage finden weiterhin statt, in: Frankfurter Rundschau vom 9. 9. 1988; vgl. Scholz: Auch für Alliierte Kunstflugverbot, in: Die Welt vom 1. 9. 1988; vgl. die Meldung zur Entscheidung zur Abschaffung des Ramsteiner Flugtages: In Ramstein kein Flugtag mehr, in: Pirmasenser Zeitung vom 8. 11. 1989; vgl. auch US-Absage an Flugtage in Ramstein begrüßt, in: Die Rheinpfalz vom 3. 11. 1989.
- 12 Vgl. Ramstein – nach der Katastrophe. »Der letzte Flugtag«, ARD, gesendet am 29. 8. 1988, 20.15 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 812, S. 9. Ebenso machte Rudolph Scharping in einer Rede im rheinland-pfälzischen Landtag darauf aufmerksam. Protokoll der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. September 1988, S. 9, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207.
- 13 Eine Aufzählung bot die ARD-Sondersitzung um 20.15 Uhr am darauffolgenden Tag. Vgl. ebd.; vgl. auch zum Beispiel die Meldungen über Abstürze in den 1980er Jahren: Mehlingen entging knapp Katastrophe. Phantom zerschellte knapp neben der B 40, in: Die Rheinpfalz vom 25. 3. 1980; vgl. Absturz nach Start in Ramstein, in: Die Rheinpfalz vom 15. 1. 1981; vgl. Nach Flugzeugabsturz: Abgeordnete fragen nach Sicherheitsvorkehrungen, in: Die Rheinpfalz vom 15. 1. 1981; vgl. 7. Januar 1986: Zwei US-Militärmaschinen über Rimschweiler abgestürzt. Der oft geprobte Ernstfall wurde Wirklichkeit, in: ZS-Magazin 3 (1986), S. 45-46; vgl. auch: In acht Jahren fast drei Dutzend Abstürze, in: Die Rheinpfalz vom 29. 8. 1988; vgl. auch die Aufzählung: Grausame Bilanz bei spektakulären Vorführungen am Himmel, in: Die Rheinpfalz vom 29. 8. 1988.

in das Interesse der Öffentlichkeit.¹⁴ Die Ursache der Katastrophe wurde diskursiv von anderen Debatten überlagert, bot »Ramstein« doch reichlich Argumente für die aktuellen politischen Kämpfe um gefährliche Technik und Aufrüstung.

Die Technik hatte sich ungewollt gegen die Menschen gerichtet, denen sie Schutz bieten sollte, und hatte zugleich in apokalyptischen Szenen einen Eindruck vom Krieg im Frieden heraufbeschworen. Besonders vor dem Hintergrund der politischen Auseinandersetzungen um den Flugtag und der scheinbar ungehörten Mahner und Warner erschien die Katastrophe wie eine Heimsuchung durch die Technik, die den Frieden in Europa sichern sollte.

»Fluchtag«. Zum Kontext des Ramsteiner Flugtages

Der Ramsteiner Flugtag war eine Veranstaltung der 316. US-Luftwaffen-division, die von 1958 bis 1988 jährlich auf der gleichnamigen US-Airbase im Landkreis Kaiserslautern stattfand.¹⁵ Die Airbase war sowohl der größte von sechs amerikanischen Militärflughäfen in Rheinland-Pfalz als auch die größte Stationsbasis der USAFE (*US-Airforce in Europe*).¹⁶ Das Bundesland selbst verzeichnete die stärkste amerikanische Truppenpräsenz im gesamten Bundesgebiet, sodass Deutsche wie Amerikaner vom »Flugzeugträger Rheinland-Pfalz« sprachen.¹⁷ Im Sinne eines »Tages der offenen Tür« besaßen Flugtage »Volksfestcharakter«.¹⁸ Sie boten den Besucherinnen und Besuchern die Möglichkeit, verschiedene Kampfflugzeuge der NATO von Nahem zu betrachten, »amerikanische« Speisen wie Hamburger zu essen und als Höhepunkt die Flugvorführungen zu bestaunen.¹⁹ Flugtage dieser Art fanden

14 Vgl. Protest gegen Krach aus der Luft geplant, in: Die Rheinpfalz vom 23. 11. 1988; vgl. Dann fliegen die Scheiben aus den Fenstern, in: Die Rheinpfalz vom 24. 11. 1988; vgl. SPD-Juristen gegen Tiefflug und Flugschauen, in: Die Rheinpfalz vom 1. 12. 1988; vgl. Widerstand gegen Tiefflüge wächst, in: Die Rheinpfalz vom 10. 12. 1988.

15 Vgl. Redemanuskript der Regierungserklärung Ministerpräsident Bernhard Vogels zum Flugzeugunglück in Ramstein am 28. 8. 1988 im Landtag Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 587, o. P.

16 Vgl. Michael Grabenströer, Flugzeugträger Rheinland-Pfalz: Die Lasten der Verteidigung, in: Winfried Herget, Werner Kremp, Walter G. Rödel (Hrsg.), Nachbar Amerika. 50 Jahre Amerikaner in Rheinland-Pfalz, Trier 1995, S. 105-128, hier S. 106.

17 Vgl. ebd., S. 107.

18 Vgl. Dokumentations- und Ausstellungszentrum zur Geschichte der US-Amerikaner in Rheinland-Pfalz, 28. 8. 88/28. 8. 8. 20. Jahrestag einer Katastrophe, [<https://www.dc-ramstein.de/service/publikationen/28.08.88-28.08.08-der-20.-jahrestag-einer-katastrophe-the-20th-anniversary-of-a-tragedy.pdf?cid=49p>], letzter Zugriff am 25. 4. 2023.

19 Vgl. Hartmut Jatzko, Sybille Jatzko, Heiner Seidlitz, Das durchstoßene Herz. Ramstein 1988, Beispiel einer Katastrophen-Nachsorge, Edewecht 1995, S. 15.

sowohl in der Bundesrepublik als auch in Frankreich, der Schweiz, Großbritannien, den USA und anderen Staaten mehrmals im Jahr unter hoher Publikumsbeteiligung statt.²⁰ Die deutsche Polizei rechnete zum Flugtag 1988 mit Besucherzahlen von 200.000 Personen, die tatsächliche Zahl wurde später auf 300.000 bis 350.000 geschätzt.²¹

In der Bundesrepublik waren Flugtage wichtige Bestandteile einer Akzeptanzpolitik sowohl für die Stationierung alliierter Streitkräfte und die Bundeswehr als auch für die Tiefflug- und Truppenübungen mehrerer NATO-Partnerländer auf und über bundesdeutschen Gebieten. Der Flugtag habe den Zweck, »die Akzeptanz der Streitkräfte und ihrer Aktivitäten bei der Bevölkerung sicherzustellen oder zu erhöhen«, bekräftigte das rheinland-pfälzische Ministerium für Justiz gegenüber dem Innenministerium in einem Schreiben auch nach dem Flugtagunglück.²² Während der zweiten Hälfte der 1970er Jahre hatte sich die öffentliche Meinung der bundesdeutschen Bevölkerung hinsichtlich des Militärs gewandelt, die Friedensbewegung war zu Beginn der 1980er Jahre zu einer »Massenbewegung« geworden.²³ Im Zuge dessen sank die Zustimmung für die Streitkräfte und die Zahl der Wehrdienstverweigerer stieg, sodass Werbung und Akzeptanzpolitik den

20 Vgl. Berichte über Unverständnis aus diesen Ländern zum Flugschauverbot in der Bundesrepublik: Flugschauverbot als Überreaktion empfunden, in: Die Rheinpfalz vom 31. 8. 1988; vgl. die Aufzählung: Rheinland-Pfalz-Echo, SWF-Hörfunk, gesendet am 30. 8. 1988, 12.05 Uhr, Transkript S. 5, in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813, o. P.; vgl. Todesstaffel von Ramstein soll am Wochenende wieder fliegen, in: Frankfurter Rundschau vom 31. 8. 1988.

21 Da die Veranstaltung kostenfrei war und keine Eintrittskarten verteilt wurden, können nur ungefähre Schätzungen angegeben werden. Wie viele Menschen sich tatsächlich auf dem Gelände der US-Air Base befanden, wurde nie exakt festgestellt. Vgl. Einsatzbefehl der Polizei zum Flugtag 88 vom 19. 8. 1988, S. 1, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 344, o. P.; vgl. auch Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses, Drucksache 11/5354, S. 14; vgl. Dokumentations- und Ausstellungszentrum zur Geschichte der US-Amerikaner in Rheinland-Pfalz, 28. 8. 88/28. 8. 08., S. 10. Über 300.000 BesucherInnen meldeten auch die Zeitungen: Vgl. Katastrophe beim Flugtag Ramstein: Tote, Tränen, Feuerball, in: Pirmasenser Zeitung vom 29. 8. 1988; vgl. auch Grauen in Ramstein: Bilder wie nach Bombenabwurf, in: Die Rheinpfalz vom 29. 8. 1988.

22 Schreiben des Ministeriums der Justiz an das Ministerium des Inneren und für Sport betreffend Rechtsfragen beim Flugtag in Ramstein vom 16. 12. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 582, o. P.

23 Bernd Stöver, Der Kalte Krieg 1947-1991. Geschichte eines radikalen Zeitalters, München 2007, S. 432. Zur Friedensbewegung und ihrer Voraussetzung, dem »Friedenskonsens« in der Nachkriegszeit, vgl. Marianne Zepp, Ratio der Angst. Die intellektuellen Grundlagen der Friedensbewegung, in: dies., Christoph Becker-Schaum, Philipp Gassert, Martin Klimke, Wilfried Maubach (Hrsg.), »Entrüstet Euch«. Nuklearkrise, Nato-Doppelbeschluss und Friedensbewegung, Paderborn, München, Wien, u. a. 2012, S. 135-150, hier S. 141.

militärischen Akteuren und der deutschen Bundesregierung besonders notwendig erschienen.²⁴ Zudem war die unumstrittene globale Hegemonie der USA im Niedergang begriffen: Sie hatte in den 1980er Jahren bereits ihre wirtschaftliche und damit auch politische Sonderposition verloren, die sie nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges einnehmen konnte.²⁵ Zwei zuletzt stark umstrittene Kriege im Ausland – in Korea und in Vietnam – sowie problematische innenpolitische Entwicklungen und Fehlentscheidungen, worunter der Politikwissenschaftler Wolfram Hanrieder beispielsweise den Abbau von Investitionen in Soziales und Infrastruktur versteht, hatten zum internationalen Prestigeverlust geführt.²⁶

Aktive Proteste von Privatpersonen und Bürgerinitiativen gegen Tiefflug, Fluglärm und nicht zuletzt auch gegen die alljährlichen Flugtage mehrten sich zu Beginn der 1980er Jahre in der Pfalz und in anderen bundesdeutschen Gebieten mit Tieffstflugzonen.²⁷ Nach der Gründung der Partei »Die Grünen« 1978 und mit dem Erstarken der gesellschaftlich wie auch parlamentarisch einflussreichen Friedensbewegung im Kontext des Nato-Doppelbeschlusses 1979 gewannen die Proteste rasch weiter an Dynamik.²⁸ Auch die SPD-Fraktion Rheinland-Pfalz schloss sich den Protesten an und trug Einwände und Bedenken im Landtag vor – wenngleich nicht immer im Einklang mit den Abgeordneten der Grünen.²⁹ Auf der Seite der Flugtag- und Tieffluggegner stand auch die evangelische Landeskirche. Die evangelische Friedensbewegung war bereits als engagierte Gegnerin gegen Aufrüstung und ökologische Bedrohungen etabliert.³⁰

Tief- und Tieffstflugübungen, sich häufende Abstürze von Kampfjets und spärliche Informationspolitik über die Vorgänge im nahen Munitionslager Miesau wurden in Rheinland-Pfalz als zunehmend bedrohlich wahrgenommen

24 Vgl. ebd.

25 Vgl. Wolfram Hanrieder, *Deutschland, Europa, Amerika. Die Außenpolitik der Bundesrepublik Deutschland 1949-1989*, Paderborn, München, Wien² 1995, S. 381-388.

26 Vgl. ebd., S. 383.

27 Die Protestszenen in der Pfalz wird in einer soziologischen Studie als besonders aktiv und gut vernetzt charakterisiert. Vgl. Thomas Ohlemacher, *Bridging People and Protest: Social Relays of Protest Groups against Low-Flying Military Jets in West Germany*, in: *Social Problems* 43 (1996) 2, S. 197-218, hier S. 203.

28 Vgl. Stöver, *Der Kalte Krieg*, S. 430.

29 Götte: Froh über jeden weiteren Mitkämpfer, in: *Die Rheinpfalz* vom 13. 8. 1988; »Arroganz der Macht«, in: *Die Rheinpfalz* vom 17. 8. 1988; SPD protestiert gegen Flugvorführungen, in: *Die Rheinpfalz* vom 9. 8. 1988.

30 Vgl. Gerhard Ringshausen, *Zwischen Weltveränderung und Innerlichkeit. Denken, Glauben und Handeln in den 80er Jahren*, in: Werner Faulstich (Hrsg.), *Die Kultur der 80er Jahre [= Kulturgeschichte des zwanzigsten Jahrhunderts]*, München 2005, S. 21-37, hier S. 26-27.

und in erster Linie den amerikanischen Streitkräften angelastet.³¹ Gelegentlich kam es auch zu persönlichen Konflikten zwischen amerikanischen Soldaten und Einwohnern von Rheinland-Pfalz.³² Michael Grabenstör, Redakteur der lokalen Tageszeitung *Rheinpfalz*, beschrieb, dass die Bevölkerung das US-amerikanische Militär oft als rücksichtslos und wenig partnerschaftlich erlebte, was ihnen auch die deutsche Souveränität auf dem eigenen Landes- und Bundesgebiet zweifelhaft erscheinen ließ.³³

In Rheinland-Pfalz befand sich eine der sieben Tiefstflugzonen der Bundesrepublik. In diesen Gebieten wurde das Navigieren von Kampfflugzeugen der Bundeswehr und anderer NATO-Staaten unterhalb der Radargrenze geprobt, sodass Düsenjets in Höhen von 250 bis 500 Fuß (75 bis 150 Meter) über dem Erdboden flogen.³⁴ Die damit verbundene Lärmabstrahlung wurde von vielen Einwohnenden als Gesundheitsbelastung für Mensch und Tier empfunden.³⁵ Flugtage machten zusätzlich zahlreiche Starts, Landungen und Überflüge von Militärmaschinen notwendig. Der Flugtag wurde von den Flugtaggegnern zum »Fluchttag« erklärt und dieses Wortspiel auf Flugblättern und Plakaten verbreitet.³⁶ Die Doppeldeutigkeit ergab sich einerseits aus der Ablehnung der Veranstaltung und andererseits aus der Aussprache des Wortes im Pfälzer Dialekt, in der das -g zum -ch wurde.³⁷

31 Dies ergibt sich aus der Berichterstattung der lokalen Zeitung *Die Rheinpfalz* oder des *Pfälzischen Merkurs*. Exemplarisch: Götte: Froh über jeden weiteren Mitkämpfer, in: *Die Rheinpfalz* vom 13. 8. 1988.

32 Exemplarisch hierzu kann die Auseinandersetzung eines SPD-Landtagsabgeordneten mit der Besatzung eines US-amerikanischen Panzers auf einer neu ausgebauten Ortsstraße aus dem Jahr 1983 angeführt werden. Der Abgeordnete bat die Insassen des Panzers, eine andere Route zu befahren, um die neue und durchaus enge Straße nicht zu beschädigen. Die Amerikaner waren jedoch nicht zur Umkehr bereit. Daraufhin stellte sich der Abgeordnete nach eigenen Angaben in den Weg des Panzers, der jedoch auf ihn zu fuhr, bis er sich durch einen Sprung an die Seite retten musste. Sein Protest bei verschiedenen deutschen und amerikanischen Stellen blieb erfolglos, obgleich er weitere Schäden auf öffentlichem Grund, zum Beispiel durch Wendemanöver von Panzern auf Kinderspielplätzen, anführt. Brief Bojaks an das Verbindungsbüro der US-Streitkräfte vom 3. 8. 1983, in: LHA Koblenz, Best. 700, 291 Nr. 2814, o. P.

33 Grabenstör, Flugzeugträger Rheinland-Pfalz, S. 105–106.

34 Informationen hierzu: Deutscher Bundestag, Antwort auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Mecktersheimer und der Fraktion DIE GRÜNEN, Tieffluggebiete und Helicopter-Training-Areas, Drucksache 11/6578, vom 8. 3. 1990, S. 1.

35 Vgl. ebd. Vgl. auch »Alles einladen und sofort weg«, in: *Der Spiegel* 36 (1988), S. 24–32, hier S. 31; vgl. auch Presserklärung Kirchenpräsident Heinrich Kron vom 6. 5. 1988. Anlage zum Anschreiben an alle Pfarrämter im Bereich der Evangelischen Landeskirche der Pfalz vom 25. 7. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585, o. P.

36 Vgl. ebd. Vgl. auch Dekan Borggrefe nennt Flugtag einen Fluchttag für die Pfalz, in: *Die Rheinpfalz* vom 1. 8. 1988.

37 Vgl. »Alles einladen und sofort weg«, S. 31.

Des Weiteren fürchteten die Kritiker Abstürze über Städten oder Siedlungen. Ein Referenzpunkt dieser Sorge war der Absturz eines kanadischen Starfighters im Kontext des Flugtages zu Pfingsten 1983 in Frankfurt am Main. Das Kampfflugzeug war auf eine Autobahn gestürzt und traf einen PKW, in dem fünf Personen sofort verbrannten. Ein Mädchen überlebte mehrere Wochen, teilweise bei Bewusstsein, bevor auch sie ihren schweren Verbrennungen erlag.³⁸

Flugtagspezifische Kritik, die auch seitens der evangelischen Landeskirche immer wieder vorgetragen wurde, bezog sich darauf, dass sich das tödliche Potential der Kampffjets nicht allein auf Unfälle beschränkte.³⁹ Vielmehr war der Kriegseinsatz und damit das potenzielle Töten Hauptzweck der Maschinen.⁴⁰ Den Veranstaltern und Befürwortern wurde daher vorgeworfen, Faszination für Technik, gekoppelt mit einem Massenerlebnis, zur Akzeptanzgenerierung für Krieg und Gewalt zu missbrauchen.⁴¹ Am 28. August 1988 fand zeitgleich mit dem Flugtag in Ramstein ein Geschwaderfest des Jagdbombergeschwaders 31/Boelcke in Nörvenich bei Köln statt. Auch hier wurden Flugvorführungen vor etwa 250.000 ZuschauerInnen gezeigt und auch hier waren im Vorfeld Proteste laut geworden. Die *Frankfurter Rundschau* druckte vier Tage nach der Katastrophe von Ramstein die Rede eines Bundeswehrmajors ab, der als Bürgermeister der nahen Gemeinde Swisttal-Heimerzheim an einer Friedenskundgebung teilnahm und dessen Rede die Proteste auf den Punkt brachte:

Tatsächlich ist der Flugtag ein Werbespektakel! – deshalb auch Kinder und Jugendliche »Eintritt frei«. Scheinwerbung mit dem Medium Luft und hochglanzpolierter Technik [...] Die Flugplakate werben mit High Tech – sie verschweigen die Kehrseite der Medaille: High Kill! Wer zeigt den Schaulustigen die Filme »Einsatz taktischer Luftkampfmittel« und »Wirkung von Atomsprengkörpern«?⁴²

Diese Gemengelage machte den Flugtag von Ramstein zu einem Kulminationspunkt der Proteste. Inner- und außerparlamentarische Debatten hatten im

38 Vgl. Gesine Wagner, Im Feuer ist mein Leben verbrannt. Der Starfighter-Absturz in Frankfurt Pfingsten 1983. Briefe, Tagebuchaufzeichnungen, Dokumente, Gütersloh² 1985.

39 Vgl. Anschreiben an alle Pfarrämter im Bereich der Evangelischen Landeskirche der Pfalz vom 25. 7. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585, o. P.

40 Vgl. ebd.

41 Vgl. Schramm: Dem Flugtag in Ramstein fernbleiben, in: Die Rheinpfalz vom 6. 8. 1988; vgl. auch: »Arroganz der Macht«, in: Die Rheinpfalz vom 17. 8. 1988.

42 Der vergebliche Warnruf eines Majors vor der Flugschau, in: Frankfurter Rundschau vom 1. 9. 1988.

Laufe der 1980er Jahre dazu geführt, dass die CDU-Landesregierung mit den amerikanischen Streitkräften eine Verringerung der Anzahl an militärischen Flugtagen in Rheinland-Pfalz vereinbart hatte.⁴³ Der Ramsteiner Flugtag aber blieb unangetastet.

Flugtage waren trotz aller Kritik durchaus beliebte Veranstaltungen, was nicht zuletzt darauf zurückzuführen war, dass für gewöhnlich unzugängliche und nur von Ferne zu betrachtende Flugzeuge aus nächster Nähe zu sehen waren. Teils war es für die BesucherInnen sogar möglich, selbst in einzelne, am Boden stehende Luftfahrzeuge einzusteigen.⁴⁴ Arkane Flugtechnik wurde so einerseits in ihrer Komplexität sichtbar, andererseits im Angesicht eines unüberschaubaren Cockpits nach wie vor für Zivilisten unbegreifbar. Hinzu kam die Zurschaustellung riskanter Flugmanöver, die eigens für diese Zwecke trainierte Flugstaffeln ausführten und die potente Technik zum Leben erweckten, was durchaus faszinierend wirken konnte. Faszination durch Technik waren keineswegs neuartig. Bereits seit dem späten 19. Jahrhundert wurden Besucherströme und um sich greifende Begeisterung im Umfeld von Großtechnik beschrieben.⁴⁵

Die hohen Besucherzahlen wurden von den Regierungen der Länder und des Bundes dankbar als politisches Zeichen dafür gedeutet, dass die Mehrzahl der Bevölkerung der Anwesenheit der amerikanischen Streitkräfte in der Bundesrepublik im Allgemeinen und in Rheinland-Pfalz im Besonderen letztlich doch zustimmte.⁴⁶ Kritiker des Flugtages hielten dieser Behauptung entgegen, die meisten, vorwiegend männlichen, Besucher reisten aus Interesse an der Flugzeugtechnik an oder taten dies aus Mangel an anderen Ausflugsmöglichkeiten, nicht aus politischen Beweggründen.⁴⁷ Die hohen Besucherzahlen auf der einen und die allgemeine Stimmungstendenz in Deutschland auf der anderen Seite legen den Schluss nahe, dass bei Weitem nicht alle bundesdeutschen BürgerInnen den Flugtag in Ramstein als hochpolitische militärische Veranstaltung, sondern vielmehr als Freizeitvergnügen auffassten.

Auch bestand die rheinland-pfälzische Bevölkerung nicht ausschließlich aus lärmgeplagten Friedensaktivisten. Der amerikanische Militärkomplex

43 Vgl. Rede Bernhard Vogel, Protokoll des 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, S. 6.

44 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Das durchstoßene Herz*, S. 15.

45 Vgl. hierzu ausführlicher Bernhard Rieger, *Technology and the Culture of Modernity in Britain and Germany, 1890-1945*, Cambridge 2005, S. 20-23.

46 Vgl. Deutscher Bundestag, *Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses*, Drucksache 11/5354, S. 27.

47 Diese Äußerung der Psychologin und Friedensforscherin Hanne Birkenbach wurde wiedergegeben in: »Alles einladen und sofort weg«, in: *Der Spiegel* 36 (1988), S. 24-25, hier S. 25.

war ein starker Wirtschaftsfaktor in der ansonsten wirtschaftlich schwachen Region: Zahlreiche Deutsche verdankten ihm längerfristige Arbeitsplätze oder wichtige Einnahmen durch Wohnungsmieten, Dienstleistungen oder Gastronomie.⁴⁸ Obgleich amerikanische Familien in der Regel von der deutschen Bevölkerung weitgehend isoliert lebten, ergaben sich auf persönlicher Ebene durchaus freundschaftliche Beziehungen oder Eheschließungen.⁴⁹ Gefördert wurde der Austausch zum einen durch deutsch-amerikanische Sport- und Jugendvereine, zum anderen durch regelmäßige gesellige Veranstaltungen.⁵⁰

Zwischen dem Verhältnis der deutschen Bevölkerung zum stationierten Militär auf der einen und den persönlichen Beziehungen zwischen Deutschen und Amerikanern auf der anderen Seite muss folglich differenziert werden. Diese zwei Ebenen verschwammen allerdings in der Argumentation der rheinland-pfälzischen Landesregierung (CDU/FDP), die proklamierte, der Flugtag in Ramstein sei essentiell für die »deutsch-amerikanische Freundschaft«.⁵¹ Mehrfach riefen CDU-Landespolitikerinnen und -politiker zum Besuch der Veranstaltung auf, in besonderer Deutlichkeit im Sommer 1988.⁵² Einwände gegen den geplanten Flugtag in Ramstein wurden von ihnen in der Regel pauschal als »Anti-Amerikanismus« diskreditiert.⁵³ Inwiefern individuelle transnationale Freundschaften bei einer Massenveranstaltung geschlossen wurden, kann nicht rekonstruiert werden, erscheint jedoch zweifelhaft.

Die »deutsch-amerikanische Freundschaft« war Bestandteil der außenpolitischen Rhetorik beider Staaten und wurde von deren Repräsentanten

48 Vgl. Grabenströer, Flugzeugträger Rheinland-Pfalz, S. 108, S. 113; Bryan T. van Sweringen, Alltägliches Zusammenleben: Deutsche und Amerikaner als Nachbarn, in: Winfried Herget, Werner Kremp, Walter G. Rödel (Hrsg.), Nachbar Amerika. 50 Jahre Amerikaner in Rheinland-Pfalz, Trier 1995, S. 188–224, hier S. 207; Winfried Herget, »Die Amis«: Amerikaner in der Wahrnehmung der rheinland-pfälzischen Bevölkerung, in: ders., Werner Kremp, Walter G. Rödel (Hrsg.), Nachbar Amerika. 50 Jahre Amerikaner in Rheinland-Pfalz, Trier 1995, S. 225–235, hier S. 227.

49 Vgl. van Sweringen, Alltägliches Zusammenleben, S. 214.

50 Vgl. Herget, »Die Amis«, S. 227–229.

51 Vgl. besonders deutlich: Gisela Büttner: Besuche den Flugtag, in: Die Rheinpfalz, vom 25. 8. 1988.

52 Vgl. ebd. Die Aufrufe von Büttner und Schädler werden im Nachhinein mehrfach thematisiert. Vgl. Freundschaft mit den Amerikanern beschworen, in: Die Rheinpfalz vom 5. 9. 1988; Kommentar von Helmut Wandres: Ramstein und Tiefflieger, SWF-Hörfunk, gesendet am 28. 8. 1988, 18.15 Uhr; Schädler habe seinen Aufruf zum Flugtag zu kommen bereut. Vgl. Vogel: Der bitterste Tag, in: Die Rheinpfalz vom 16. 8. 1989.

53 Beispielsweise für die Debatte über den Flugtag Anfang August 1988 vgl. exemplarisch: Götte: Froh über jeden weiteren Mitkämpfer, in: Die Rheinpfalz, 13. 8. 1988; Schmidt bekräftigt: Nicht zu Flugtag. Kein »feindliches Denken«, in: Die Rheinpfalz, 27. 8. 1988; oder auch der Bezug im Kommentar: Alex Kollerker, »Ein Flugtag zu viel«, in: Pfälzischer Merkur vom 30. 8. 1988.

stets aufs Neue beschworen.⁵⁴ Die Betonung einer »Freundschaft«, eines Verhältnisses also, das über freundliche Beziehungen hinausgeht und auf Gegenseitigkeit und Zuneigung basiert, sollte die enge Verbindung zwischen der Bundesrepublik und der USA emotional-semantic kennzeichnend machen. Der Begriff »Freundschaft« kontrastierte einerseits die überwundene Feindschaft im Zweiten Weltkrieg und andererseits die feindliche Stellung beider Staaten gegenüber dem kommunistischen Staatenblock.⁵⁵ Nicht zuletzt verwies er auch auf den Kulturtransfer, der vorrangig aus den USA in die BRD wirkte.⁵⁶ Dennoch war der politische Begriff der »deutsch-amerikanischen Freundschaft« zugleich eine Charakterisierung der zwischenstaatlichen Beziehungen und eine stete Absichtserklärung zugleich. Deutschland hatte für die USA eine herausragende politische und geografische Stellung im Systemkonflikt mit dem Warschauer Pakt, zugleich waren die USA Westdeutschlands mächtigster Verbündeter.⁵⁷ Ihren wirtschaftlichen Wiederaufstieg nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges, die Stabilisierung und Prosperität hatte die Bundesrepublik nicht zuletzt den USA zu verdanken, was Heinz Bude allerdings kritisch als »Meistererzählung« einer Sozialisationsgeschichte eines wundersamen Wiederaufstiegs und der kontroversen Selbstfindung bezeichnet.⁵⁸ Diese herausragenden Beziehungen sollten ihre Entsprechungen auf der Alltagsebene in Form von Zustimmung der Deutschen zu den amerikanischen »Gästen« und »Freunden« finden. Ausdruck und zugleich gesellschaftspolitische Maßnahme dafür waren unter anderem die Flugtage.

Die lokalen Zeitungen und die Fernseh- und Radiosender des Südwestfunks verfolgten die Debatten rund um den Flugtag und den eng verwandten Themenkomplex der Tiefflüge.⁵⁹ Die Öffentlichkeit war im Sommer 1988

54 Vgl. sehr kritisch zum Thema deutsch-amerikanische Freundschaft in Rheinland-Pfalz: Grabenströer, Flugzeugträger Rheinland-Pfalz, S. 108-109.

55 Vgl. ebd.

56 Vgl. Herget, »Die Amis«, S. 227-229.

57 Zur Beziehung zwischen der Bundesrepublik und den Vereinigten Staaten vgl. den Sammelband von Heinz Bude, Bernd Greiner (Hrsg.), Westbindungen. Amerika in der Bundesrepublik, Hamburg 1999. Siehe zusammenfassend: Heinz Bude, Vorwort, in: ders., Bernd Greiner (Hrsg.), Westbindungen. Amerika in der Bundesrepublik, Hamburg 1999, S. 7-15; vgl. zum wirtschaftlichen Wiederaufbau: Gerd Hardach, Der Marshall-Plan. Auslandshilfe und Wiederaufbau in Westdeutschland 1948-1952, München 1994.

58 Stattdessen fragt er nach »Dimensionen, den Mechanismen und [den] Verläufen dieser Amerikanisierung«. Vgl. Bude, Vorwort, S. 7-8.

59 Vgl. Generelles Nein widerspricht den Gesetzen, in: Die Rheinpfalz vom 6. 8. 1988; vgl. »Fakten verdreht und Ursachen verschwiegen«, in: Die Rheinpfalz vom 10. 8. 1988; vgl. Götte: Froh über jeden weiteren Mitstreiter; vgl. »Arroganz der Macht«, in: Die Rheinpfalz vom 17. 8. 1988; vgl. Beschwerde über Landrat Tartert,

für den Themenkomplex rund um Tiefflüge und Flugtage sensibilisiert.⁶⁰ Pressefotografen beobachteten am 28. August die Demonstranten vor der US-Airbase Ramstein. Sie fotografierten eine Frau, die ein Transparent trug. Dessen Aufschrift lautete: »Werden diese Maschinen einmal töten?«⁶¹ Am 29. August erschien diese Fotografie unter anderem in »Pfälzischen Merkur«, hatte sich die Frage doch trotz aller Befürchtungen in unerwartetem Ausmaß beantwortet.⁶² Hinzu kam, dass die sofort anlaufenden Rettungsaktionen rasch in die Kritik gerieten und der Verdacht laut wurde, dass Menschenleben durch unkoordinierte und unsachgemäße Versorgung und Transporte in Gefahr gebracht oder gar verloren worden waren.

4.1 Kontroverse Rettung

»Die Entwicklung von Wissenschaft und Technik sowie der allgemeine Wohlstand haben das Bewußtsein für die ständige Bedrohung durch Naturkatastrophen oder technische Katastrophen schwinden lassen, die gerade in hochindustrialisierten und dicht besiedelten Ländern verheerende Folgen haben können«, mahnte der Präsident der Deutschen Ärztekammer, Karsten Vilmar, im Vorwort zu Ernst Rebentischs *Handbuch der medizinischen Katastrophenhilfe*.⁶³ Er fuhr fort: »Massenunfälle und Katastrophen hat es jedoch seit Menschengedenken immer wieder gegeben. Sie werden trotz aller Bemühungen auch in Zukunft nicht immer mit absoluter Sicherheit zu vermeiden sein.«⁶⁴

Mit dieser Aussage betonte Vilmar aus seiner Sicht die Wichtigkeit einer »medizinischen Katastrophenhilfe«, die in den 1980er Jahren aufgrund ihrer Nähe zur militärischen Medizin und ihres zweiten Anwendungsfeldes, dem Krieg oder gar dem Atombombenangriff, in der Kritik stand. Die Verbindung

in: Die Rheinpfalz vom 23. 8. 1988; vgl. CDU: Ramstein-Agitation der SPD, in: Die Rheinpfalz vom 23. 8. 1988.

60 Vgl. zu der Debatte um amerikanische Stationierung und die Tiefflüge: Anni Baker, *The U. S. Armed Forces and the Development of Anti-Nato Protest in West Germany, 1980-1989*, in: Thomas Maulucci, Detlef Junker (Hrsg.), *GIs in Germany. The Social, Economic, Cultural, and Political History of the American Military Presence*, Washington (DC), DC, Cambridge 2013, S. 311-329.

61 Vgl. Das schreckliche Unglück von Ramstein: Eine Dokumentation, in: *Pfälzischer Merkur* vom 30. 8. 1988.

62 Vgl. ebd.

63 Karsten Vilmar, Vorwort, in: Ernst Rebentisch, *Handbuch der medizinischen Katastrophenhilfe*, München-Gräfelfing² 1991, S. 1-3, hier S. 1. Die erste Auflage erschien 1988.

64 Ebd.

zwischen Wehr- und Katastrophenmedizin zeigte sich auch im Personellen. Die Entwickler und Befürworter der Katastrophenmedizin stammten meist aus dem militärmedizinischen Kontext. Dem Autor des als »Standardwerk« angelegten *Handbuch Katastrophenmedizin*, Ernst Rebentisch, war es nach seiner Laufbahn in der Wehrmacht möglich, in den 1970er und 1980er Jahren zum ranghöchsten Sanitätsoffizier der Bundeswehr aufzusteigen.⁶⁵ Er war Honorarprofessor der Wehrmedizin an der TU München und Mitbegründer der Deutschen Gesellschaft für Katastrophenmedizin.⁶⁶ Bis 1991 leitete er den Arbeitskreis »Katastrophenmedizin« des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesärztekammer.⁶⁷

Die Atom-Kritiker, nicht zuletzt selbst Ärzte in der Friedensbewegung, kritisierten die Vermittlung falscher Sicherheit durch das Versprechen der medizinischen Hilfe im Falle eines Atomkrieges.⁶⁸ Zudem stand die Triage in der Kritik, über deren ethische Grundsätze scharf diskutiert wurde.⁶⁹ Aufgrund des »Doppelnutzens« der medizinischen Strukturen und der Katastrophenmedizin kamen die Praktiken der Katastrophenmedizin auch bei nicht-militärischen Szenarien zum Einsatz.

Die Aussage Vilmars verdeutlicht zudem die Annahme, dass gerade in einer technisierten Lebensumwelt technische und andere Katastrophen nie vollständig zu vermeiden seien und zu dieser Lebenswelt dazugehörten. Aus dieser Annahme rechtfertigten die Befürworter der Katastrophenmedizin deren Entwicklung und Anwendung, die Katastrophe und Krieg zwar begrifflich und zu Rechtfertigungszwecken trennten, die Szenarien aber letztendlich wieder insofern gleichsetzten, als die Medizin im Zuge der Katastrophenvorsorge auf den Kriegsfall vorzubereiten sei.⁷⁰ Das Risiko durch Technik, das noch bis in die 1960er Jahre durch Verbesserungen als auflösbar gegolten hatte, diente nun zur Rechtfertigung der Katastrophenmedizin, deren Bezeichnung ebenso wie der des Zivilschutzes den nicht-militärischen Faktor betonte.⁷¹ Durch diese Verbindung von Krieg und Katastrophe wurde Letztere stark politisiert. Die Notwendigkeit der medizinischen und organisatorischen Vorbereitung auf einen zivilen Katastrophenfall war allerdings schwer von der Hand zu weisen.

65 Vgl. Molitor, *Katastrophe als Beruf*, S. 58.

66 Vgl. ebd.

67 Vgl. ebd.

68 Siehe zu diesem Thema: Kemper, *Medizin gegen den Kalten Krieg*.

69 Vgl. ebd., S. 260-266; vgl. auch: dies: »Wir werden euch nicht helfen können«. Medizinische Ethik und atomare Bedrohung zu Beginn der 1980er Jahre, in: Patrick Bernhard, Holger Nehrig (Hrsg.), *Den Kalten Krieg denken. Beiträge zur sozialen Ideengeschichte*, Essen 2014, S. 307-335.

70 Vgl. Molitor, *Katastrophe als Beruf*, S. 68.

71 Vgl. Diebel, *Atomkrieg und andere Katastrophen*, S. 99-105.

Rettungswesen und Katastrophenvorsorge wurden in den späten 1960er Jahren bis zum Ende des Kalten Krieges diskutiert. Der vor allem medial ausgerufenen »Rettungsnotstand« der 1960er und 1970er Jahre hatte den öffentlichen Blick auf die Zustände im Rettungswesen gelenkt und insbesondere den Tod im Straßenverkehr aufgrund unzureichender Rettungssystemen für unhaltbar erklärt.⁷² Die Reformen, die daraufhin im Rettungswesen umgesetzt wurden, hatten nur im Zusammenhang mit den Rettungsinstitutionen mit den Vorbereitungen auf große Katastrophen zu tun.⁷³ Der gesellschaftliche Druck aber, der durch Bürgerinitiativen und nicht zuletzt durch die 1969 gegründete Björn-Steiger-Stiftung auf die politischen Entscheidungsträger ausgeübt wurde, bewies, dass für die Rettung aus der Not der Staat in der Verantwortung gesehen wurde.⁷⁴

Über Katastrophenmedizin und insbesondere die Praktik der Triage war in den 1980er Jahren zwischen ÄrztInnen des IPPNW (*International Physicians for the Prevention of Nuclear War*), Mitgliedern der Ärztekammern und Befürwortern der Militärmedizin gestritten worden. Die Öffentlichkeit und die medizinische Fachwelt war daher bereits vor der Katastrophe von Ramstein für das Thema »Rettung« sensibilisiert. Aus Sicht des IPPNW galt »das Triage-System [...] als Marker für eine kriegsmedizinische, priorisierende und auf Massen ausgelegte Katastrophenmedizin, die in Friedenszeiten und im zivilen Bereich nicht gebraucht werde«, fasst Claudia Kemper diesen Standpunkt konzise zusammen.⁷⁵ Im Falle von Ramstein zeigte sich jedoch, dass auch im zivilen Bereich oder an der Schnittstelle zwischen zivilem und militärischem Handeln große Katastrophen mit einem sogenannten »Massenanfall von Verletzten« denkbar waren und der Behandlung bedurften. Hier waren es in gewisser Weise Abrüstungsbefürworter (SPD und Grüne), die die »richtige« Vorbereitung auf eine Katastrophe und die Versorgung unter Anwendung von Triage und Allokation im Sinne des Überlebens der Verletzten forderten, wie im Folgenden deutlich werden wird.

Die Grundsätze der Rettung im Unfall- oder Katastrophenfall machte Vilmar im Vorwort überaus deutlich:

Medizinisch-wissenschaftliche Erkenntnisse und der konsequente Ausbau unseres Rettungswesens mit der Vorverlegung lebensrettender und für

72 Vgl. Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 82-83.

73 Vgl. ebd.

74 Vgl. ebd., S. 86.

75 Vgl. Kemper, Medizin gegen den Kalten Krieg, S. 267. Vgl. dazu auch die Debatten um den Entwurf des Gesundheitssicherstellungsgesetzes und in den 1980er Jahren um das Katastrophenschutzergänzungsgesetz (KaSErgG): Molitor, Katastrophe als Beruf, S. 137-149, S. 312-321.

den Erfolg aller weiteren Behandlung entscheidender Maßnahmen an den Notfall- oder Unfallort haben dazu beigetragen, daß heute viele Menschen erfolgreich behandelt werden können, die früher schon an der Unfallstelle oder auf dem Transport in das Krankenhaus gestorben wären. [...] Zu kompetenter, rasch entschlossener wirksamer Hilfe gehört bei der Unfallrettung und Erstversorgung polytraumatisierter Menschen die Fähigkeit des Arztes, Prioritäten für die Dringlichkeit der Versorgung einzelner Verletzungen zu setzen und Entscheidungen darüber zu treffen, was zur Erhaltung des Lebens am dringendsten erforderlich ist. Das gilt natürlich im ganz besonderen Maße, wenn in Katastrophenfällen eine Vielzahl von Hilfsbedürftigen zu versorgen ist, denn der Arzt wird dann nicht allen gleichzeitig helfen können.⁷⁶

Die bereits referenzierte »Rettungskette« – das Zusammendenken von Erstversorgung, Abtransport und Weiterversorgung im Krankenhaus – hatte sich über die 1970er und 1980er Jahre hinweg im Rettungswesen und der Katastrophenmedizin etabliert. Die angepasste Versorgung und der entsprechende Transport wurden für das Ziel, nämlich das Überleben des Verletzten, als grundlegend betrachtet. Darüber hinaus wurde die »Katastrophe« als Zustand ausdefiniert, wie in Rebentischs Abhandlung zu lesen ist:

Außergewöhnlich schwerwiegendes und/oder umfangreiches, meistens überraschend eintretendes Ereignis, das das Leben und die Gesundheit sehr vieler Menschen und/oder erhebliche Sachwerte und/oder die Lebensgrundlagen einer großen Bevölkerungsgruppe in so erheblichem Maße schädigt oder gefährdet, daß es mit den örtlich oder regional verfügbaren regulären Kräften und Mitteln allein nicht zu bewältigen ist. [...] Ob ein Schadensereignis zur Katastrophe wird, ergibt die Feststellung, daß die verfügbaren Kräfte und Mittel zur erforderlichen und zeitgerechten Hilfeleistung unzureichend sind. Eine derartige Entwicklung zwingt den zuständigen Behördenleiter zur *Erklärung des Katastrophenfalles* (Hervorheb. i. Original)[,] um zusätzliche organisierte Hilfeleistung in Gang zu setzen.⁷⁷

Rebentisch unterteilte Katastrophenfälle weiter in Naturkatastrophen sowie technische und biologische Katastrophen.⁷⁸ Je nach Ursache der Verletzungen waren zum Teil unterschiedliche Behandlungsformen notwendig. Seit dem

⁷⁶ Vilmar, Vorwort, S. 1-2.

⁷⁷ Ernst Rebentisch, Handbuch der medizinischen Katastrophenhilfe, München Gräffelfing² 1991, S. 12.

⁷⁸ Vgl. ebd., S. 12-13.

Ende des Zweiten Weltkrieges war der Katastrophenfall mit der Etablierung spezifischer medizinischer Praktiken zu einem eigenständigen Sonderzustand geworden, mit dem bürokratische, organisatorische und rechtliche Abläufe verbunden waren. Dieser Sonderzustand wurde trotz struktureller Ähnlichkeiten und rechtfertigender Nutzung vonseiten der Befürworter der Katastrophenmedizin vom Kriegsfall unterschieden. Der Katastrophenfall musste vom Landrat oder einem entsprechenden Behördenleiter ausgerufen werden, sodass auswärtige Rettungs- und Einsatzkräfte im Falle der Katastrophe zu Hilfe kommen konnten, die im Normalfall nicht zuständig waren.⁷⁹ Zum Einsatz kamen in diesem Falle die organisatorischen Abläufe, die im Katastrophenschutzplan festgelegt worden waren.⁸⁰

Dadurch wurde die Katastrophe zu einem eigenen Ereignis, das trotz semantischer Ähnlichkeiten der Beschreibung im Vergleich zu den Strukturen vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges zu etwas Eigenem geworden war. Zudem erhielt die Katastrophenrettung eine konkrete Zeitdimension zugerechnet, die den Zustand einer überforderten Rettungsinfrastruktur bezeichnete und nicht das Schadensereignis selbst. Zugleich wurden die Erstversorgung und der Abtransport als Komponenten und nicht als Endpunkt der Rettung begriffen. Die angepasste Rettung und der geeignete Abtransport auf mehrere Kliniken und Krankenhäuser (Allokation) sowie die Sicherstellung der dortigen Weiterversorgung standen im Vordergrund der medizinischen und organisatorischen Handlungen. Dass diese medizinischen Grundsätze etabliert und auch von der Öffentlichkeit gefordert wurden, um Sicherheit im Unglücksfall erwarten zu können, wird anhand der Diskussion um die Rettungsaktion von Ramstein deutlich. Diese wurde bald nach dem verheerenden Unglück öffentlich kritisiert. Anhand der nachfolgenden Debatte lässt sich nachverfolgen, nach welchen, im Vergleich zu vorherigen Rettungsaktionen veränderten Kriterien eine Rettungsaktion im Falle solch einer Katastrophe medizinisch und daraus folgend auch öffentlich bewertet wurde. Dabei zeigt sich erstens, welche Auswirkungen der Paradigmenwechsel von der »schnellen Rettung« zum Denkmodell der Rettungskette besaß, zweitens, welche Erwartungshaltungen der bundesdeutschen Bevölkerung hinsichtlich der staatlichen Zuständigkeit für die Hilfe im Falle von Unglücken und vor allem technischen Katastrophen vorherrschten, und drittens, welchen Stellenwert die Verletzten in der Debatte um die »richtige« Rettung einnahmen. Der Deutung der Katastrophe und ihrer rettungspraktischen »Bewältigung« wurde großes politisches Gewicht zugemessen; war diskursiv umkämpft.

79 Vgl. ebd., S. 12. Nicht in jedem Bundesland wird dieses Amt als Landrat bezeichnet, aber es gibt dementsprechende Behördenleiter mit dieser Funktion.

80 Vgl. ebd., S. 15.

*Streit um die »schnelle Rettung« und
die Vorbereitung auf den Katastrophenfall*

Die Anwendung von Rettungspraktiken, die Koordination der Rettungs- und Hilfskräfte sowie die Zusammenarbeit zwischen amerikanischen und deutschen Institutionen standen in der öffentlichen Kritik, kaum dass der verhängnisvolle Tag zu Ende gegangen war. Insbesondere JournalistInnen des SWR setzten den rheinland-pfälzischen Innenminister Rudi Geil (CDU), den Landrat des Kreises Kaiserslautern, Rudolf Tartter (CDU) und den Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz, Bernhard Vogel (CDU), mit kritischen Fragen zur organisatorischen Vorbereitung und Durchführung der Rettungsaktion unter Druck.⁸¹ Dabei ging es in erster Linie um die Frage, ob diese drei Politiker sorgfältig genug das bestehende Risiko erkannt und daraufhin so viele Vorkehrungen für einen Katastrophenfall getroffen hatten, wie es ihnen möglich war. Geil, Vogel und Tartter beriefen sich allerdings abwehrend auf die organisatorische Verantwortung der amerikanischen Veranstalter.⁸² Dem NATO-Standardisierungsabkommen (STANAG) 3533 entsprechend waren bei Ramstein die amerikanischen Luftstreitkräfte dafür verantwortlich, dass »ein geeigneter und ausreichender Brandbekämpfungs-, Rettungs- und Bergungs- sowie Sanitätsdienst« vorhanden war.⁸³ Ebenso mussten die Amerikaner einen Gesamtleiter der Veranstaltung aus ihren Reihen bestellen, der die Organisation und die Sicherheitsaspekte des Flugtages zu überwachen hatte. In diesen knappen Formulierungen erschöpften sich allerdings die Angaben über rettungstechnische Belange. Vor diesem Hintergrund war es zwar zutreffend, aber dennoch problematisch, dass Geil und Tartter in der ersten Zeit nach dem Unglück stets darauf hinwiesen, dass weder das Land Rheinland-Pfalz noch der Landrat des Landkreises die Verantwortung für die Rettungsvorkehrungen getragen hatten.⁸⁴ Landräte zeichneten laut der Katastrophenschutzgesetze der jeweiligen Bundesländer

81 Beispielsweise belegt dies ein Interview mit Tartter im SWF-Hörfunk: Tagesspiegel Thema Ramstein, SWF-Hörfunk vom 5. 9. 1988, 7.20 Uhr, Transkript in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 578, o. P.; exemplarisch auch das Interview des *heute-journal* mit Geil im ZDF: heute-journal (Ramstein), ZDF, 21.45 Uhr, Transkript in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 578.

82 Vgl. ebd. Die Grundlagen für die Durchführung und die Sicherheitsbestimmungen eines Flugtages schrieb das NATO-Standardisierungsabkommen 35 33 (STANAG) fest. Ebenso Geil in seiner Rede im Innenausschuss des Landtags von Rheinland-Pfalz. Protokoll der 12. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 14. 10. 1988, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, S. 2.

83 STANAG 35 33 FS, Sicherheitsvorschriften für Flugvorführungen und Statische Ausstellungen, 4. Ausgabe vom 4. Juli 1985, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 586, S. 2.

84 Vgl. Ausführungen Geils in seiner Rede im Innenausschuss des Landtags von Rhein-

verantwortlich für die Koordination eines Katastropheneinsatzes und die Einsetzung eines Katastrophenstabes.⁸⁵ Dies bezog sich in diesem Fall jedoch nur auf den Bereich außerhalb der US-Airbase.⁸⁶ Der Katastrophenschutz deutscher Behörden endete am Eingangstor.⁸⁷ Deutsche und amerikanische Sanitäter zählten allerdings zu den ersten Helfern nach dem Absturz des Flugzeuges in die Menge, da die *USAFE* das DRK Kaiserslautern Land um Unterstützung im Sanitätsdienst ersucht hatte.⁸⁸ Insofern wurde eine Kooperation des DRK mit amerikanischen Einsatzkräften plötzlich notwendig, die im Vorfeld nicht geregelt worden war, da vom DRK kleinere Erste-Hilfe-Leistungen statt eines Rettungseinsatzes im Falle eines Unglücks erwartet worden waren.⁸⁹ Darüber hinaus kamen weitere deutsche Einsatzkräfte von außerhalb den Verletzten auf dem Flugfeld zu Hilfe und transportierten sie von dort in umliegende Krankenhäuser.⁹⁰ Deutsche Rettungskräfte waren also in die Rettungsabläufe integriert und mussten sich dazu über das den

land-Pfalz. Protokoll der 12. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 14. 10. 1988, S. 3.

85 Vgl. ebd.; vgl. auch Mitteilung der Stadtverwaltung Kaiserslautern an die Kreisverwaltung Kaiserslautern betreffend des Landesgesetz über den Brandschutz, die Allgemeine Hilfe und den Katastrophenschutz (Brand- und Katastrophenschutzgesetz – LBKG – vom 2. 11. 1981, Zuständigkeitsregelung für den Gesundheitsbereich vom 24. 8. 1988), in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 344.

86 Vgl. Ausführungen Geils in seiner Rede im Innenausschuss des Landtags von Rheinland-Pfalz. Protokoll der 12. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz, S. 1-8.

87 Vgl. Aufgabenwahrnehmung durch den KatS-Stab HVB am Flugtag Ramstein 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 587, o. P.

88 Vgl. ebd.; vgl. auch: Das Unglück von Ramstein, in: aktiv. Illustrierte Informationen des Deutschen Roten Kreuzes Landesverband Rheinland-Pfalz 5 (1988) 4, S. 4-7.

89 Vgl. Aussage eines DRK-Angehörigen vor dem rheinland-pfälzischen Innenausschuss. Vgl. Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. 11. 1988, LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, S. 27. Einige Einsatzberichte verdeutlichen eine Absprache mit einer US-amerikanischen Einsatzleitung. Vgl. beispielsweise Aufgabenwahrnehmung durch den KatS-Stab HVB am Flugtag Ramstein 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 587, o. P.; vgl. auch Bericht zur Koordination der Rettungsmaßnahmen beim Flugtag-Unfall in Ramstein am 28. 8. 1988 für die Sitzung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages als 1. Untersuchungsausschuß nach Art. 45 a Abs. 2 GG am 20. 2. 1989, S. 7, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 582.

90 Dies wird durch die Vernehmung der deutschen Ärzte im Innenausschuss deutlich. Vgl. Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. 11. 1988. Auch die rechtliche Einschätzung des Justizministeriums formuliert die Einschätzung zu bestehenden Vorschriften zur Zusammenarbeit deutscher und amerikanischer Stellen als vage. Vgl. Schreiben des Ministeriums der Justiz an das Ministerium des Inneren und für Sport betreffend Rechtsfragen beim Flugtag in Ramstein vom 16. 12. 1988.

Amerikanern zur Nutzung überlassene Gebiet bewegen und auf ihm agieren.⁹¹ Auch hierüber waren keine Absprachen mit den amerikanischen Streitkräften getroffen worden.⁹² Daraus resultierten während des Einsatzes Fragen nach einer übergeordneten Einsatzleitung und den praktischen Rettungsabläufen.⁹³ Die Abläufe außerhalb der Air Base im Anschluss – in den Kliniken und Krankenhäusern und bei der Koordination der Luftrettung und der deutschen Rettungswagen – waren Sache des deutschen Katastrophenschutzes.⁹⁴ Dass solche Absprachen grundsätzlich möglich waren, demonstrierte der Einsatz der Polizei, die von den amerikanischen Veranstaltern zuvor angefordert worden war und die sich mit hoher Personenstärke bereits auf dem Flugfeld befand.⁹⁵ Offenbar rechneten die Organisatoren und die deutsche Polizei eher mit einem Terroranschlag wie dem von 1981 als mit einem Flugzeugabsturz.⁹⁶ Das Vorgehen in einem solchen Notfall war detailliert abgesprochen und die Zuständigkeiten waren geklärt worden.⁹⁷ Der Einsatz der deutschen Polizei wurde im Nachhinein als Beispiel für die gute Zusammenarbeit deutscher und amerikanischer Kräfte angeführt, obwohl sie keineswegs als exemplarisch gelten konnte.⁹⁸ Viel eher stellte dieses Maß an Organisation und Absprache die Ausnahme dar.

91 Vgl. ebd.

92 Der Bericht zur Koordinierung der Rettungsmaßnahmen geht nicht explizit auf die Frage nach Absprachen zwischen Rettungsorganisationen und den amerikanischen Streitkräften ein. Allerdings wird angegeben, dass es keine Unterstützungsgesuche an die Kreisverwaltung Kaiserslautern als zuständige Koordinierungsstelle für Katastrophenschutzmaßnahmen gegeben hat. Nach dem Absturz aber seien vonseiten des Katastrophenschutzstabes Einsatzleitwagen des Landkreises und Feuerwehreinheiten zum Flugplatz entsandt worden; teilweise seien Rettungswagen und Rettungshubschrauber eigenmächtig dort hingefahren. Vgl. Bericht zur Koordination der Rettungsmaßnahmen beim Flugtag-Unfall in Ramstein am 28. 8. 1988 für die Sitzung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages als 1. Untersuchungsausschuß, S. 5, S. 11, S. 16, S. 22.

93 Vgl. Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. 11. 1988, S. 2–3.

94 Vgl. ebd., S. 3; Dies bestätigt auch die Vernehmung Landrat Tartsers vor dem Untersuchungsausschuß, vgl. Stenographisches Protokoll der 64. Sitzung des Verteidigungsausschusses zugleich 21. Sitzung des 1. Untersuchungsausschusses nach Art. 45 a Abs. 2 GG, 20. 2. 1989, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 583, S. 252.

95 Vgl. Aussage eines Polizeirats. Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. 11. 1988, S. 36.

96 Vgl. ebd.; Vgl. Einsatzbefehl der Polizei zum Flugtag 88 vom 19. 8. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 344, S. 2.

97 Vgl. Einsatzbefehl der Polizei zum Flugtag 88, S. 3.

98 Vgl. Rede Innenminister Geil, Protokoll der 12. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 14. 10. 1988, S. 1–3; vgl. auch: Lobende Worte für die deutsche Polizei, in: Haller Tageblatt vom 31. 8. 1988.

Als Resultat unzureichender Vorbereitung auf einen Katastrophenfall sei es zu unkoordiniertem Rettungshandeln und zu unzureichender Behandlung der verletzten Personen gekommen.⁹⁹ Diese Kritik wurde hauptsächlich von jüngeren Not- und Krankenhausärzten sowie Spezialisten für Brandverletzungen vorgebracht. In Bezug auf die Rettungsvorgänge existierten mindestens zwei grundverschiedene Erzählungen. Eine berichtete von wahllosem Abtransport der Verletzten, die unbesehen ihrer Verletzungen und teilweise unversorgt in allen denkbaren Fahrzeugen in die überlasteten Krankenhäuser der Umgebung gefahren und dort abgeladen wurden.¹⁰⁰ Die zweite beschrieb eine schnelle und situationsbedingt bestmögliche Rettung der Verletzten und ihren zügigen Transport in die Krankenhäuser. Besonders ältere Ärzte erklärten die damit einhergehenden Maßnahmen in diesem außergewöhnlichen Fall für praktikabel und unterstützten so die Aussagen Geils und Tartters.¹⁰¹ Die Kritiker des Rettungseinsatzes führten dagegen an, eine »qualifizierte Erstversorgung« am Unfallort sei insbesondere für Brandverletzte unabdingbar gewesen.¹⁰² Dies betraf vor allem die Ressourcenverteilung (Allokation) auf die Verletzten, aber auch die Kommunikation und die Organisation des Vorgehens.¹⁰³ Insbesondere die Brandverletzten hätten sofort mit Infusionen erstversorgt werden müssen, weil der Körper ohne intakte Haut nicht mehr in der Lage war, Flüssigkeit zu halten, was zu Kreislauf-

99 Vgl. Interview mit Walter Senk von der Unfallklinik Ludwigshafen-Oggersheim, Rheinland-Pfalz-Echo, SWF-Hörfunk vom 5. 9. 1988, 12.05 Uhr, Transkript in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 578, o. P. Vgl. die Aussagen mehrerer Ärzte und Sanitäter: Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. 11. 1988, S. 10; vgl. für die Zusammenfassung der Vorwürfe: Redemanuskript Innenminister Rudi Geils zum Flugzeugunglück von Ramstein in der 32. Sitzung des Landtags (Rheinland-Pfalz) am 8. 9. 1988, o. P.; weiterhin kritisierte die SPD auch im Verlaufe der Untersuchung die Abwehr derartiger Vorwürfe und bekräftigte diese: SPD: Auftritt des Bundeswehrarztes grotesk, in: Die Rheinpfalz vom 18. 2. 1989.

100 Vgl. ebd., Nach der Richtigkeit der unterschiedlichen Berichte fragt der Artikel: War das Rote Kreuz auf einen Unfall dieses Ausmaßes vorbereitet?, in: Die Rheinpfalz vom 30. 8. 1988.

101 Blick ins Land, Südwest 3, gesendet am 1. 9. 1988, 19.00 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813, S. 3; O. A., Auch der Rettungseinsatz gerät in die Diskussion, in: Trierischer Volksfreund, 1. 9. 88, in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813, o. P.; ein weiterer Arzt teilte diese Ansicht: Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. 11. 1988, S. 10, S. 13.

102 Vgl. die entsprechenden Aussagen im Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. 11. 1988 und dazu auch Helmut Schneider, Jetzt beginnt der Kampf um den Ersatz für die verbrannte Haut, in: Ärztezeitung (152) vom 5. 9. 88, S. 12.

103 Vgl. Verlesung von Notizen eines Notarztes. Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. 11. 1988, S. 4.

schocks und Organversagen führte.¹⁰⁴ Für die Sortierung und Priorisierung der Verletzten (Triage) und deren Erstversorgung habe ein Überblick über die Verletzten hergestellt werden müssen, was aufgrund des Vorgehens der Amerikaner nicht vollumfänglich möglich gewesen und situationsgemäß durch die übrigen panischen FlugtagbesucherInnen erschwert worden sei.¹⁰⁵ Dies alles hätte eine übergeordnete Koordination erfordert, die jedoch weder von Deutschen noch von Amerikanern geleistet wurde.¹⁰⁶ Im Gegenteil – amerikanische Einsatzkräfte hätten die Erstversorgung behindert oder gar vereitelt, berichteten einige Notärzte und Feuerwehrleute.¹⁰⁷ Diese Beobachtungen wurden von Notarzt Klaus-Peter Wresch früh nach dem Unglück an die Öffentlichkeit gebracht, was die Debatte auslöste:

Es waren auch vom deutschen Rettungsdienst Fahrzeuge dort, die die Veranstaltung mitbetreut haben, die versuchten, eine Organisation, eine Struktur überhaupt in den Rettungsablauf zu bringen. Es erwies sich aber als nahezu unmöglich. Es schien mir, daß die Amerikaner ein ganz anderes Konzept der Bergung und Rettung und auch Versorgung von Patienten anstrebten, und zwar nach dem Motto: »Alles einladen und sofort weg«. Und dazu wurden Transporthubschrauber der amerikanischen Armee verwandt, dazu wurden LKW's [sic!] und alles, was irgendwie flog oder fuhr, benutzt. [Wir] bezeichneten das als Vietnam-Strategie, in Vietnam hatte es sich vielleicht bewährt, unter feindlichem Beschuß die Verletzten einzuladen und wegzufliegen, aber das ist sicherlich nicht die Art der Rettung und Notfallversorgung, wie wir die anstreben.¹⁰⁸

Über dreißig Jahre später sagte Wresch in einem Interview aus, kurz nach dem Unglück vom Innenminister unter Druck gesetzt worden zu sein, seine

¹⁰⁴ Vgl. Steen, Uhlemann, Zellner, Die Versorgung der Opfer des Unglücks in Ramstein, S. 57-69; vgl. auch Wegener, Zur Pathologie des Verbrennungstraumas, S. 85-91.

¹⁰⁵ Vgl. Befragung eines Arztes im Hubschrauberdienst, in: Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtag Rheinland-Pfalz am 21. November 1988, S. 5; vgl. auch: Befragung des Leiters der Deutschen Rettungswacht, in: ebd., S. 8.

¹⁰⁶ Vgl. ebd., S. 2-3.

¹⁰⁷ Vgl. ebd., S. 10. Ein Wehrleiter versicherte der Kreisverwaltung Kaiserslautern sogar schriftlich, er sei von amerikanischen Soldaten mit vorgehaltener Waffe an der Überquerung der Absturzstelle gehindert worden. Vgl. Stellungnahme vom 10. 1. 1989 zum Flugunfall am 28. 8. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585, o. P.

¹⁰⁸ Interview mit Notarzt Wresch, in: Thema Ramstein. Nach der Katastrophe, Blick ins Land, Südwest 3, gesendet am 29. 8. 1988, 19:00 Uhr, Transkript, in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 812, S. 2; vgl. Schlaglicht: Thema: »Was passiert wenn was passiert?«, SÜDWEST 3, gesendet am 14. 9. 1988, 19:30 Uhr, Transkript, in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 812, S. 3.

Geil und Tartter mussten sich nicht mehr nur vor MedienvertreterInnen, sondern auch vor dem Landtag erklären. Letztendlich ging es hierbei um die Frage, ob die regierenden PolitikerInnen und die amerikanischen Gäste alles zum Schutz der deutschen BürgerInnen getan – oder diesen vernachlässigt hatten. Zur öffentlichen Verunsicherung trug bei, dass Vertreter der amerikanischen Streitkräfte, anders als deutsche Politiker, sich nicht auf diese Debatten einließen. Sie äußerten sich nur gelegentlich mittels Presseerklärungen und kaum durch die Teilnahme an kritischen Interviews und beharrten darauf, dass alles gut gelaufen sei.¹¹⁵ Die Debatte um »Ramstein« wurde infolgedessen nur auf deutscher Seite ohne größere Beteiligung amerikanischer Akteure geführt, obgleich der Absturz selbst in der US-amerikanischen Presse sogar auf den Titelseiten erschien.¹¹⁶ Sowohl die US-amerikanische als auch die französische Presse thematisierte neben den grundlegenden Unfallvorgängen eine Sorge um die Zukunft der Flugshows in den Tagen nach dem Absturz, verfolge aber die weiteren Vorgänge mit weitaus weniger Interesse als die deutsche Medienlandschaft.¹¹⁷

Im Verlauf der Kontroverse wurden Vorwürfe laut, weder die Kreisverwaltung noch die amerikanischen Streitkräfte hätten sich um gemeinsame Rettungsübungen bemüht, sodass die Rettungsprinzipien der Amerikaner und der deutschen Rettungsinstitutionen unvorbereitet aufeinandergetroffen seien.¹¹⁸ Erschwerend kam hinzu, dass Tartter berichtete, dass ihm die Vor-

am 21. 11. 1988 und Protokoll der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. September 1988, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207.

115 Vgl. das Interview mit dem US-amerikanischen Botschafter Richard Burt in: ARD-Sondersendung Ramstein – Nach der Katastrophe, »Der letzte Flugtag«, gesendet am 29. 8. 1988, 20.15 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 812; vgl. auch das Interview mit Burt: ZDF-Spezial, Ramstein – Nach der Katastrophe, ZDF, gesendet am 29. 8. 88, 21.15 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 812.

116 Vgl. 40 killed as Jets Collide at Show in W. Germany, in: The Washington Post vom 29. 8. 1989; Crash jeopardized U. S. air shows, in: USA today vom 29. 8. 1988; Hellfire at Ramstein, in: The Times 37 (1988), S. 6-11 und auf dem Cover; An arrow from the Sky, in: Newsweek Magazine vom 12. 9. 1988, S. 35; KMC responds to held victims, in: Kaiserslautern American vom 2. 9. 1988.

117 Vgl. Après la catastrophe de Ramstein (RFA): Les meetings aériens en question, in: Le Figaro vom 30. 8. 1988; La colère des Allemands, in: Le Figaro vom 30. 8. 1988; Meetings aériens interdits en RFA, in: Ouest France vom 29. 8. 1988.

118 Vgl. exemplarisch für zahlreiche Beiträge verschiedener Medienformate: Interview mit Innenminister Geil, Rheinland-Pfalz-Echo, Thema Ramstein, SWF-Hörfunk, gesendet am 1. 9. 1988, 12.05 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813; Interview mit Innenminister Geil, heute journal, ARD, gesendet am 2. 9. 1988, 21.45 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813; Anschuldigungen auch im Rheinland-Pfalz-Echo, SWF, gesendet am 2. 9. 1988, 12.05 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813; Interview mit Landrat

kehrungen und die Vorschriften der Amerikaner für den Fall eines Rettungseinsatzes auf dem Flugfeld nicht bekannt gewesen seien.¹¹⁹ Insgesamt ergab sich durch die mediale Berichterstattung das Bild unvorbereiteter Behörden, die sich erstens auf eine umfassende Zuständigkeit und Vorbereitung der Amerikaner und zweitens den Normalfall verlassen hatten.

Den amerikanischen Streitkräften in aller Deutlichkeit die Schuld für eine missglückte Rettungsaktion auf der Air Base zuzuweisen, war für Geil und Vogel jedoch in innen- und außenpolitischer Hinsicht ein zweischneidiges Schwert: Die Amerikaner erschienen in dieser Situation nicht mehr als »Freunde«, sondern als zusätzliche Gefahr im Unglücksfall. Der erhoffte innenpolitische Ertrag des »Freundschaftsfests« von Ramstein drohte sich nun ins Gegenteil zu verkehren. Überdies war eine Schuldzuweisung strategisch nicht angezeigt, konnte dies doch zu außenpolitischen Spannungen führen. Insofern bemühte sich insbesondere der Innenminister darum, eine Zuständigkeit deutscher Behörden oder Amtsträger zu verneinen, aber zugleich Rechtfertigungen für die Abläufe der Rettung zu finden, Widersprüche aufzulösen oder die Hintergründe für bestimmte Vorwürfe, wie nicht zusammenpassende Infusionsbestecke oder die schlechte Verteilung der Brandverletzten auf die Krankenhäuser und Kliniken, aufzuklären.¹²⁰

An der umkämpften Deutung der Rettung von Ramstein zeigen sich die grundsätzliche Uneinheitlichkeit und Uneindeutigkeit von Katastrophen: Wie bei Feldschlachten die massenhafte Kulmination von Gewalt, so löst eine Katastrophe ebenfalls eine Ansammlung unüberschaubarer einzelner Handlungen und Ereignisse aus, die erst im Nachhinein zu einer Erzählung zusammengefügt werden.¹²¹ Geil legte hierzu hauptsächlich auf Grundlage

Tartter, Tagesspiegel, Thema Ramstein, SWF-Hörfunk, gesendet am 5. 9. 1988, 17.20 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813.

119 Rheinland-Pfalz Echo, SWF4 (Hörfunk), gesendet am 5. 9. 1988, 12:05 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813; vgl. auch Stenographisches Protokoll der 64. Sitzung des Verteidigungsausschusses, zugleich 21. Sitzung des 1. Untersuchungsausschusses, S. 233, S. 238.

120 Teils berichteten deutsche Notärzte davon, dass Infusionssysteme nicht zusammengepasst hätten, was aufgrund der Standardisierung der Infusionssysteme in der NATO eigentlich nicht hätte vorkommen können. So war es stellenweise nicht möglich, den Verbrennungsopfern vor Ort Flüssigkeit zu substituieren. Dieser Umstand wurde auf Bestreben Geils aufgeklärt: Es befanden sich noch alte Infusionsbestecke in einem Versorgungslager, auf dessen Bestände zurückgegriffen worden war. Vgl. Schreiben des Ministeriums für Umwelt und Gesundheit an das Ministerium des Innern und für Sport, Betreff Flugunfall in Ramstein. Fragenkatalog vom 31. 8. 1988, vom 1. 9. 1988, in: LHA Koblenz, Best. 930, Nr. 14783, o. P.

121 Vgl. vor allem für die Schlachten der Frühen Neuzeit, aber aufgrund der Ereignishaftigkeit von Schlachten und Rettungsaktionen ähnlich: Marian Füssel, Michael Sikora, Einführung. Schlachtengeschichte als Kulturgeschichte, in: dies. (Hrsg.),

von bundesdeutschen Zeitungsartikeln und Sendeprotokollen von Fernsehsendungen eine Art fortlaufenden Katalog über die zu klärenden Kritikpunkte an. Um die Vorgänge zu rekonstruieren, wurden die Tonbänder der deutschen Rettungsleitstelle des Kreises Kaiserslautern verschriftlicht und einzelne Gespräche mit Ärzten in den Krankenhäusern geführt.¹²² Zudem rief Geil sämtliche beteiligte Institutionen auf, Einsatzberichte zu verfassen.¹²³ Auch von den amerikanischen Streitkräften erhielt Geil Antworten auf seine Nachfragen bezüglich der Einzelheiten des Rettungseinsatzes. Diese fielen allerdings überaus knapp und wenig detailliert aus.¹²⁴ Dass Geil auch seine eigene Entlastung anstrebte, zeigen die Randnotizen. Kritische Aussagen versah er mit Gegenargumenten oder Nachfragen, andere Darstellungen unterstrich er und setzte sie danach selbst als Argumente für das »Gelingen« des Einsatzes ein.¹²⁵ Eine vollständige und »wahre« Darstellung der konkreten Rettungshandlungen ist aber im Nachhinein, weder damals noch heute, zu leisten. Dennoch wird aus den Notizen, Interviews und Reden deutlich, dass Geil entlastende Details hervorhob.

Entscheidend ist die Tatsache, die sich aus der Skandalisierung der unzureichend beurteilten Rettungsaktion ergab: der Anspruch auf die Sicherheit, dass die (deutsche) Landesregierung im Katastrophenfall ausreichende Rettungsressourcen und Rettung für alle Betroffenen garantieren konnte. Die Zuständigkeit der US-Amerikaner auf dem Gebiet war zwar rechtlich entscheidend, aber änderte nichts an dem Eindruck, dass Versäumnisse der Landesregierung und der Kreisverwaltung anzulasten waren.¹²⁶

Verschiedenen politischen Gremien, wie etwa dem Landtag oder später dem Untersuchungsausschuss des Bundestages, kamen im Anschluss an das Unglück Aufgaben im Sinne der »Wahrheitsfindung« zu – sie sollten ermitteln

Kulturgeschichte der Schlacht [= Krieg in der Geschichte, Bd. 78], Paderborn 2014, S. 11–26, hier S. 20–21.

122 Siehe hierzu: Nachlass Rudi Geil, LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207 unpaginiert und die gesammelten Auskünfte der Rettungsinstitutionen, Krankenhäuser und Ärzte in: LA Speyer, Best. H 47, Nr. 344, unpaginiert, und ebenso: LHA Koblenz, Best. 930, Nr. 14783, unpaginiert.

123 Vgl. ebd.

124 Zweiter Brief vom Armeeministerium, Hauptquartier der amerikanischen Armee in Europa und siebte Armee, New York (NY), 15. 11. 1988, LA Speyer, Best. H 47, Nr. 582, o. P.

125 Vgl. die Notizen in den Schriftstücken in LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, besonders zur Vernehmung der anwesenden Ärzte und DRK-Angehörigen im Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtages Rheinland-Pfalz.

126 Zur rechtlichen Zuständigkeit der Amerikaner vgl. Schreiben des Ministeriums der Justiz an das Ministerium des Inneren und für Sport betreffend Rechtsfragen beim Flugtag in Ramstein vom 16. 12. 1988.

und entscheiden, welche Deutungen der Katastrophe als wahrheitsgemäß und zutreffend gelten sollten.

Aus der Rekonstruktion der Rettungsabläufe ergab sich für Geil und Tartter, dass innerhalb von etwa eineinhalb Stunden alle Verletzten vom Unfallort abtransportiert worden waren. Die »schnelle Rettung« wurde als Gütekriterium interpretiert und in den Vordergrund gestellt. Dabei stützte man sich auf die Aussagen derjenigen Ärzte, die einen unversorgten Abtransport unter den gegebenen Umständen für vertretbar erklärt hatten. In diesem Sinne stellte Rudolf Tartter die Rechnung des Abtransportes pro Zeit auf:

Und ich darf Ihnen die Bilanz sagen dazu, die Bilanz ist nämlich so, daß um 15.46 Uhr das Unglück passierte und um 17.22 Uhr waren alle Verletzten in den Krankenhäusern, waren alle ordnungsgemäß versorgt. Das sind, wenn ich richtig rechnen kann, 96 Minuten, und wenn Sie wissen, daß dort 2000 Menschen beisammen waren, wo rund 500 Menschen betroffen waren durch Verletzungen, leichter und schwererer Art, dann muß ich sagen, ist das ein hervorragendes Ergebnis, in dieser kurzen Zeit so viele Menschen ordnungsgemäß zu versorgen.¹²⁷

Die zeiteffiziente Rettung, also der zeitlich kurze Abstand vom Unfallereignis bis zu dem Zeitpunkt, an dem sämtliche Patienten vom Unfallort entfernt worden waren, wurde in dieser Argumentation wie in früheren Jahrzehnten als Gütekriterium der Rettung angeführt – ein unverzüglicher Transport ins Krankenhaus konnte nach dieser Logik als opportun gelten. Hier zählte die Bilanz des schnellen Abtransportes der Verletzten als Ergebnis, weniger die medizinische Versorgung vor Ort. Diese Argumentation folgte der Logik, dass den Verletzten mit einem zügigen Transport geholfen sei – ließ jedoch die rettungstechnischen Voraussetzungen für ein Überleben oder den späteren Heilungsverlauf außer Acht und widersprach den etablierten medizinischen Standards. Die »schnelle Rettung« als Kriterium einer als gelungen zu bezeichnenden Rettung erwies sich spätestens an dieser Stelle als nicht mehr tragfähig, obgleich darüber eine Debatte mit widerstreitenden Ansichten von Medizinerinnen im Innenausschuss geführt wurde.¹²⁸ Damit einher ging auch die Frage, ob eine Vorbereitung auf einen Katastrophenfall im Rahmen einer Massenveranstaltung mit über 300.000 BesucherInnen überhaupt möglich sei oder man das Vorkommen derartiger Katastrophen

127 Rudolf Tartter im Interview in: Blick ins Land, SÜDWEST 3, gesendet am 2.9.1988, 19.00 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813, S. 5.

128 Vgl. Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21.11.1988, S. 16-18.

akzeptieren müsse, wenn man derartige Veranstaltungen abhalten wolle.¹²⁹ Dies aber konnte gesamtgesellschaftlich nicht als dominante Position gelten, wie die mediale Thematisierung der Rettung deutlich machte: »Im Mainzer Innenministerium beurteilt man die Rettungsaktion von Ramstein aus sicherer Distanz: ›Am Unglücksort waren für eine schnelle Rettung geradezu ideale Voraussetzungen gegeben – soweit wir wissen, ist die Versorgung sehr gut gelaufen‹«, zitierten die *Stuttgarter Nachrichten*, um dieser Aussage die Kritikpunkte gegenüberzustellen.¹³⁰ Die Skandalisierung der Rettung machte deutlich, dass die Rettung bei Ramstein als inakzeptabel betrachtet wurde und andere Erwartungen an die Rettungsversorgung im Katastrophenfall vorherrschend waren. Die Skandalisierung von Verhaltensweisen, Handlungen oder Äußerungen verweist nach dem Soziologen John Thompson auf deren Strittigkeit, auf Regelverstöße oder gar auf Normbrüche.¹³¹ Die Verflechtung von Versorgung am Unfall- oder Katastrophenort mit dem Abtransport und schließlich der Weiterversorgung im Krankenhaus hatte sich als Standard im dominanten medizinischen Diskurs und vor allem in der Rettungs- und Katastrophenmedizin etabliert und wurde auch außerhalb dieser erwartet. Die Empörung über die Behandlung der Verletzten verweist somit auf eine andere Erwartungshaltung hinsichtlich der Rettung im Falle einer Katastrophe. Die Öffentlichkeit war überdies nicht zum ersten Mal mit Debatten hinsichtlich der Behandlung von Verletzten und Patienten konfrontiert: ÄrztInnen kritisierten seit den 1970er Jahren die »Entmenschlichung« des Patienten im Gesundheitssystem.¹³² Eine »kostenoptimierende« Politik setzte seit 1977 eine »Entwicklung von Privatisierung, Priorisierung und Budgetierung« in Gang, wie Claudia Kemper in ihrer Arbeit beschreibt.¹³³ Zugleich sorgte der Aufbau einer Medizinethik und der medizinischen Soziologie seit den 1960er Jahren für einen intensiveren Blick des Medizinalwesens auf Patienten und das Arzt-Patientenverhältnis.¹³⁴ Der verstärkte Blick auf »den Patienten«, auf dessen Belange und Ansichten sowie auf ethisch vertret-

129 Vgl. ebd., S. 18.

130 Kopfschütteln über die Rettungsaktion, in: *Stuttgarter Nachrichten* vom 2. 9. 1988; vgl. auch Ärzte kritisieren Notversorgung, in: *Pfälzischer Merkur* vom 2. 9. 1988; vgl. Ärzte-Streit um Ramstein-Opfer, in: *Mainzer-Rhein-Zeitung* vom 2. 9. 1988; vgl. Mediziner: Mainz hat bei Ramsteiner Unglück versagt, in: *Die Welt* vom 2. 9. 1988. Vor allem kritisierte der lokalen Fernsehsender SWF die Rettungsaktion.

131 Vgl. John B. Thompson, *Political Scandal. Power and Visibility in the Media Age*, Cambridge 2000, S. 13.

132 Vgl. Kemper, *Medizin gegen den Kalten Krieg*, S. 72.

133 Vgl. ebd.

134 Vgl. ebd., S. 73–74, S. 83. Vgl. auch Andreas Frewer, *Klinische Ethik. Eine Übersicht zu Geschichte und Grundlagen*, in: ders., Florian Bruns (Hrsg.), *Klinische Ethik. Konzepte und Fallstudien*, Freiburg, München 2013, S. 17–36.

bare Entscheidungen an der Grenze des Lebens ließ das »Menschliche« in der Krankenbehandlung zumindest stärker als zuvor Berücksichtigung finden, selbst wenn wirtschaftliche Prioritäten weiter bestehen blieben.¹³⁵ So liefen Prozesse der Technisierung und Rationalisierung der medizinischen Abläufe simultan zu einer Zuwendung zum humanen Aspekten des Heilens ab. Die Berücksichtigung des Individuums war auch Resultat des Letzteren.

Ein Klinikarzt schilderte die Konsequenzen der vermeintlich »schnellen Rettung«, die er wahrgenommen hatte: Er hatte den Eindruck, »daß die Amerikaner sowohl ohne Triage als auch ohne Vorsorge vorgegangen sind. Sie haben wahrscheinlich nur die Toten von den Verletzten getrennt und haben dann relativ ungezielt [...] Patienten, auch nicht immer mit Rettungsmitteln, sondern mit Bussen oder Pritschenwagen oder VW-Transportern abtransportiert«.¹³⁶ Besonders plastisch demonstrierte der Fall eines US-Militärbusses die Umstände: Zehn Schwerstverletzte seien auf einer zweistündigen Irrfahrt unversorgt und ohne Infusionen und ärztliche Betreuung transportiert worden, bis der ortsunkundige amerikanische Fahrer das Stadtkrankenhaus von Ludwigshafen erreicht habe.¹³⁷ Der Umstand, dass sich ein zehnjähriges Mädchen unter den PatientInnen befunden hatte, das wenig später an seinen Brandwunden verstarb, wurde als erschwerender Faktor von allen berichtenden Medien anklagend hervorgehoben.¹³⁸ Geil bestätigte dieses Vorkommnis in einem Fernsehinterview, beharrte aber weiterhin auf der guten Zusammenarbeit zwischen deutschen und amerikanischen Rettungskräften.¹³⁹ Er blieb bei seiner Haltung, es sei legitim gewesen, in einigen Fällen auf die Erstversorgung zu verzichten und Verletzte schnell ins Krankenhaus zu verlagern, schließlich seien diese im näheren Umkreis anzufahren gewesen.¹⁴⁰

¹³⁵ Vgl. Frewer, *Klinische Ethik*, S. 33-34.

¹³⁶ Aussage eines Arztes vor dem Innenausschuss. Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. 11. 1988, S. 10.

¹³⁷ Die Aussagen in der Sitzung des Innenausschusses legen nahe, dass dies kein Einzelfall war. Vgl. ebd.; vgl. auch: Thema: »Was passiert wenn was passiert?«, Schlaglicht, SÜDWEST 3, gesendet am 14. 9. 1988, 19.30 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 812, S. 3; vgl. auch »Alles einladen und sofort weg«, S. 27. Die Kreisverwaltung Kaiserslautern bestätigte dem Innenministerium die mangelhafte Erstversorgung von insgesamt 50 Personen. Siehe Auskünfte der Kreisverwaltung Kaiserslautern Frage 19, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 344, S. 2.

¹³⁸ Ebd.

¹³⁹ Vgl. Schlaglicht: Thema: »Was passiert wenn was passiert?«; die Haltung Geils zeigt sich besonders an seiner Rede vor dem Innenausschuss im Oktober 1988: vgl. Protokoll der 12. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 14. 10. 1988, S. 4.

¹⁴⁰ Vgl. Bericht des Staatsministers des Innern und für Sport in Rheinland-Pfalz zur Koordination der Rettungsmaßnahmen bei Flugtag-Unfall in Ramstein am 28. 8. 1988 für die Sitzung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundes-

Darüber hinaus wollte Geil die Kritik an den Rettungsvorgängen für unberechtigt erklären, indem er sie als Kritik an den Rettungs- und Pflegekräften, HelferInnen und ÄrztInnen umdeutete: Es dürfe nicht sein, dass »ihre Arbeit aus der Ferne pauschal in Zweifel gezogen oder sogar diffamiert« werde, erieferte sich Geil.¹⁴¹ Schließlich sei es dann auch nicht verwunderlich, dass sich ehrenamtlich Tätige von ihren Aufgaben abwendeten.¹⁴² Implizit spielte hier auch die Selbstaufopferung aller Helfenden eine Rolle: Medizinische Hilfe zu leisten, war kraftraubend und zudem nervlich belastend, was in der Berichterstattung durchaus hervorgehoben wurde. Für dieses Opfer für die Gemeinschaft forderte Geil Dankbarkeit ein.¹⁴³ Vonseiten der SPD und verschiedener JournalistInnen wurde dem Vorwurf der Undankbarkeit zu Recht entgegengehalten, dass sich die Kritik nicht gegen HelferInnen und ÄrztInnen richtete, sondern gegen die Vorkehrungen auf politischer Seite, sodass man hinter dieser Argumentation sogar ein Ablenkungsmanöver vermutete.¹⁴⁴

Das bei den bisher untersuchten Katastrophen auffällige Element der moralischen Rehabilitation der Deutschen durch das aufopferungsvolle Rettungswerk war inzwischen restlos aus dem Diskurs über Rettung verschwunden. Der Umgang mit der Vergangenheit hinsichtlich der Verbrechen der Deutschen im Zweiten Weltkrieg hatte sich deutlich gewandelt. Schließlich dominierte die Frage nach unmittelbarer Schuld und Täterschaft die in der deutschen Gesellschaft geführten Diskurse schon aufgrund des Generationenwechsels nicht mehr so stark wie in der unmittelbaren Nachkriegszeit.¹⁴⁵ Weil nicht nur die Umstände der Katastrophe selbst, sondern auch

tages als 1. Untersuchungsausschuß nach Art. 45a Abs. 2 GG am 20. 2. 1989, in: Brandschutz. Deutsche Feuerwehr-Zeitung 5 (1989), S. 260-269, hier S. 269.

141 Protokoll der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. September 1988, S. 31; ähnlich auch in einem Interview: Thema »Ramstein«, Blick ins Land, SÜDWEST 3, gesendet am 1. 9. 1988, 19.00 Uhr, Transkript S. 5, in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813; vgl. auch Interview des *heute-journal* mit Geil im ZDF: heute-journal (Ramstein), ZDF, 21.45 Uhr, Transkript in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 578.

142 Protokoll der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. September 1988, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, S. 31; ähnlich auch Tartter im Interview: Blick ins Land, SÜDWEST 3, gesendet am 2. 9. 1988, 19.00 Uhr, Transkript, in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813, S. 5.

143 Vgl. zu Funktionen der Selbstaufopferung die detaillierten Ausführungen von: Behrenbeck, Der Kult um die toten Helden, S. 71-73.

144 Ebd.; vgl. auch ein Interview mit Rudolf Scharping, in: Guten Morgen aus Mainz, SWF4 (Hörfunk), gesendet am 7. 9. 88, 7.20 Uhr, Transkript, in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813, S. 2; vgl. auch Rede Rudolf Scharping, Protokoll der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. September 1988, S. 12. Einige Rettungshelfer fühlten sich tatsächlich angegriffen.

145 Vgl. Norbert Frei, 1945 und wir. Das Dritte Reich im Bewußtsein der Deutschen, München 2005, S. 41.

die folgenden Rettungsmaßnahmen scharfer öffentlicher Kritik ausgesetzt waren, war es nicht möglich, dem Rettungsgeschehen eine positive, soziale Deutung zuzuweisen. Als ursächlich kommt dafür die Professionalisierung der Rettungstätigkeit in Frage. Rettungshandeln war nunmehr Sache von professionellen Kräften – ehren- oder hauptamtlich – und wurde in der Regel nicht mehr von medizinischen Laien ausgeführt und daher auch nicht mehr nach rein moralischen Kategorien bewertet.¹⁴⁶ Von einer selbstlosen Aufopferung und Fürsorge aller denkbaren HelferInnen, die kurzentschlossen ihr Bestes für den Nächsten in Not taten, konnte daher keine Rede mehr sein. »Ramstein« war in dieser Hinsicht eine Katastrophe, der vorerst kein sozialer Sinn zugeschrieben wurde. Dies änderte sich mit dem Beginn der psychosozialen Aufarbeitung der Katastrophe.¹⁴⁷

Auf lange Sicht betrachtet waren die argumentativen Strategien Vogels, Geils und Tartters jedoch nicht erfolgreich.¹⁴⁸ Überlebende Verletzte selbst berichteten in den folgenden Monaten und Jahren in Tageszeitungen, Magazinen, im Fernsehen und eigenen Schriften von erschreckenden Zuständen – diese eindrücklichen Schilderungen waren es in erster Linie, die das kollektive Gedächtnis in dieser Hinsicht prägten.¹⁴⁹ Insofern gelang es den in der Kritik stehenden Politikern nicht, die Deutungsmacht über die Katastrophe zu beanspruchen und gegenüber Anfechtungen zu behaupten.¹⁵⁰

Obgleich die Rettung der Verletzten in den Tagen und Wochen danach diskutiert worden war, wurde diese Thematik in der Folge von anderen Problemlagen aus dem öffentlichen Fokus überlagert. Insgesamt ergaben sich aus den Debatten um die Rettungsaktion keine unmittelbaren politischen oder persönlichen Konsequenzen für Geil, Tartter oder Vogel.¹⁵¹ Ein Jahr später jedoch kündigte Geil Konsequenzen hinsichtlich der Koordination zwischen deutschen und amerikanischen Rettungskräften, Verbesserungen in der Kommunikation zwischen den Institutionen und den Leitstellen sowie die Einführung der Position eines Leitenden Notarztes am Katastrophenort für Rheinland-Pfalz an und entsprach damit den Stimmen der kritischeren Not- und Krankenhausärzte, deren Aussagen zuvor wenig Berücksichtigung ge-

146 Zur zunehmenden Professionalisierung und Ausbildung siehe: Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 102-105, S. 116-123.

147 Vgl. Kapitel 4.4.

148 Die Argumentationen weisen eine einheitliche Linie auf. Zudem ist nachzuweisen, dass sich Geil und Tartter darüber absprachen. Teilweise übernahm Tartter Passagen aus Geils Reden in eigene Redebeiträge. Vgl. Schreiben Landrat Tartter an Innenminister Geil vom 21. 9. 1988, LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585, o. P.

149 Vgl. Assmann, Kollektives Gedächtnis und kulturelle Identität.

150 Vgl. Kapitel 4.5.

151 Vgl. exemplarisch: Aufsichtsbeschwerde gegen Tartter abgelehnt, in: Die Rheinpfalz vom 22. 12. 1988.

funden hatten.¹⁵² Der Leitende Notarzt war 1988 noch nicht in allen Bundesländern etabliert, von den Kritikern des Rettungseinsatzes aber als Maßnahme gegen organisatorisches Chaos am Katastrophenort empfohlen worden.¹⁵³ Seine Einführung verstärkte den Entwicklungstrend, Katastropheneinsätze nach Logiken des Personal-, Raum- und Ressourcenmanagements zu führen. Mehrere Bundesländer folgten dem Beispiel. Die Rettungskontroverse von Ramstein wurde für nachfolgende technische Katastrophen zur Negativfolie, gegen die es sich für die Einsatzkräfte hinsichtlich des Rettungsmanagements abzugrenzen galt. Dies zeigte sich deutlich am Beispiel der ICE-Katastrophe von Eschede (vgl. Kap. 5.1).

Es wurde deutlich, dass hinsichtlich der Sicherheit der deutschen Bevölkerung eine Erwartungshaltung bestand. Die Verantwortung der Politiker hatte nicht vor den Zuständigkeiten anderer Staaten oder Institutionen halt zu machen. Die Politiker hätten sich nach dieser Logik, wenn auch nicht auf organisatorischer Ebene zuständig, wenigstens nach hinreichenden Sicherheits- und Rettungsvorkehrungen erkundigen und auf diesen bestehen müssen. Die »Opfer« versinnbildlichen die Vernachlässigung dieser Pflichten.

Um zu einer Einschätzung des Rettungsgeschehens zu gelangen, griff man seitens des Innenausschusses des rheinland-pfälzischen Landtages allerdings nicht auf Berichte von Überlebenden oder Augenzeugen zurück. Die subjektive Einschätzung von Verletzten und deren Perspektive wurden nicht berücksichtigt. Bei der Rekonstruktion der Abläufe bei Ramstein spielten die Verletzten nur die Rolle der Objekte des Rettungshandelns. Vielmehr wurden Personen befragt, die in professioneller Rolle am Rettungsgeschehen mitgewirkt hatten, und es waren ausschließlich professionelle Einschätzungen für die Meinungsbildung gefragt. Als ein Klinikarzt auf der betreffenden Sitzung des Innenausschusses die Aussagen eines schwerverbrannten Patienten zitierte, der sich auf dem bereits geschilderten unkoordinierten Bustransport befunden hatte, wies der Arzt deutlich darauf hin, dass man diesem Patienten

152 Vgl. Geil: Bei Unfall deutsch-amerikanische Einsatzleitung, in: Die Rheinpfalz vom 21. 2. 1989; vgl. auch Geil: Sieben Konsequenzen aus Ramstein, in: Die Rheinpfalz vom 26. 6. 1989.

153 Vgl. Aussage eines Mitglieds der Einsatzleitung DRK-Kaiserslautern-Land. Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. 11. 1988, S. 28; Vgl. auch Ernst Achilles, Organisation und Ausrüstung der Rettungsdienste im Katastrophenfall, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall, Darmstadt 1990, S. 93-98, hier S. 98; vgl. auch die Empfehlungen des Geschäftsführers des Ausschusses und der Ständigen Konferenz Verkehrs- und Notfallmedizin der Bundesärztekammer Peter Knuth vor dem Hintergrund der Ramsteiner Katastrophe: Wissenschaftliche Organisation und Koordination der Notfallmedizin, in: Ärzte-Zeitung vom 14. 9. 1988, S. 7.

durchaus Glauben schenken könne, da er Feuerwehrmann und daher eine zutreffende Einschätzung abzugeben in der Lage sei.¹⁵⁴ Erst die Position als Angehöriger einer in der Rettung professionalisierten Institution verlieh dem Bericht des Verletzten Plausibilität, da man ihm dadurch Bewertungskompetenzen zutraute.

4.2 Die Kamera als Zeugin

Die mediale Aufmerksamkeit für das Ereignis war über Tage hoch, und doch wurde trotz allem Interesse und bekundetem Mitleid öffentlich über die, aber nur in begrenztem Maße mit den Überlebenden gesprochen. Der Körper der Verletzten wurde durch das Unglück zum Gegenstand allgemeinen Interesses. An ihm wurden die Folgen der Katastrophe und damit auch der politischen Entscheidung, den Flugtag stattfinden zu lassen, deutlich.

Der Körper des Verletzten im Fokus öffentlichen Interesses – Zur Rolle der Interdiskursivität im öffentlichen Sprechen über die Opfer von Ramstein

Die interessierte Bevölkerung wurde über das Schicksal der Verletzten und die politischen und juristischen Vorgänge durch die Medien über Wochen und danach zu gegebenen Anlässen wie Jahrestagen oder Konferenzen zu Brandverletzungen auf dem Laufenden gehalten.¹⁵⁵

Wie auch beim Grubenunglück von Lengede war es Journalisten in einigen Fällen möglich, leichter Verletzte im Krankenhaus zu interviewen, zu fotografieren und zu filmen.¹⁵⁶ Die abgedruckten Aussagen waren thematisch eng umgrenzt. Sie erzählten in erster Linie davon, dass die Verletzten froh waren, überlebt zu haben, und dass sie das Geschehen kaum begreifen konnten. Die

154 Vgl. Protokoll der 14. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 21. II. 1988, S. 10.

155 Vgl. die Berichterstattung zum Jahrestag: »Was wir durchgemacht haben, darf sich nicht wiederholen«, in: Die Rheinpfalz vom 26. 8. 1989; vgl. auch: »Zur Verantwortung sind wir alle aufgerufen« in: Die Rheinpfalz vom 28. 8. 1989; vgl. »Es ist alles nicht mehr so, wie es früher war ...«, in: Rhein-Main-Presse vom 23. 8. 1989; vgl. Kein Flug. Ein Jahr nach Ramstein, in: Mainzer Rhein-Zeitung, vom 19./20. 8. 1989; vgl. mehrere aufgezeichnete Sendungen zum Jahrestag der Flugtagkatastrophe von Ramstein, u. a. eine Live-Sendung aus dem »Haus des Bürgers« in Ramstein, SWF, o.D., in: LHA Koblenz, Best. 719, Nr. 181 01 und LHA Koblenz, Best. 719, Nr. 182 01.

156 Vgl. »Ein Wunder, daß wir noch leben«, in: Kaiserslauterner Rundschau vom 30. 8. 1988; vgl. Silke stand nicht weit genug abseits, in: Pfälzischer Merkur vom 31. 8. 1981; vgl. Grauen in Ramstein.

gedruckten oder gesendeten Aussagen blieben auf den erlebten Schrecken, die Suche nach Freunden und Angehörigen und körperliche Folgen begrenzt.¹⁵⁷ Körperliche Schmerzen blieben unterbeleuchtet, von den physischen Verletzungen einzelner Personen wurde eher im Sinne einer Bestandsaufnahme berichtet. In erster Linie wurde vom Erleben der Katastrophe gesprochen, die häufig als unerwartetes Kriegsszenario, als Krieg im Frieden, beschrieben wurde.¹⁵⁸ Augenzeugenberichte thematisierten weniger die eigenen Schmerzen, sondern berichteten von brennenden Menschen und den verkohlten Körpern Dritter am Ort des Unglücks.¹⁵⁹ Diese Aussagen implizierten das hervorgerufene eigene körperliche Leid, ohne es jedoch zu beschreiben. Physische Schmerzen wurden weitaus weniger verbalisiert als die Eindrücke und durchlittenen Ängste der befragten Personen.¹⁶⁰ So blieb trotz aller expliziter Informationen eine verbale Barriere und damit eine sprachliche Distanz zu den physischen Schmerzen einer Verbrennung oder gebrochener Knochen bestehen. Ärzte zählten den JournalistInnen die Verletzungsmuster auf:

Bei manchen Männern sind die Bärte auf der Haut geschmolzen. Bei anderen sind die Turnschuhe weggeschmolzen, hängen in Fetzen von den Füßen. Einige Menschen haben faustgroße Brandwunden, bei anderen ist die Haut blau-schwarz verkohlt, berichtet ein Arzt. [...] Schlimm sind einige junge Frauen zugerichtet: Ihre Nylonstrümpfe wurden durch die Hitze wie eine zweite Haut angelötet.¹⁶¹

Das Individuum wurde von den medizinisch-körperlichen Vorgängen häufig abstrahiert, sodass es als »Opfer der Katastrophe« den Bezugsrahmen bildete, als leidendes Selbst aber in diesem Kontext erst in späteren Berichten in Erscheinung trat. Über Spezialwissen über den Verlauf und die Behandlung von Schwer- und Schwerstverbrannten wurde in diesen Zusammenhängen öffentlich berichtet.¹⁶² So erfuhren beispielsweise die LeserInnen der *Rhein-*

157 Vgl. »Ein Wunder, daß wir noch leben«; vgl. Silke stand nicht weit genug abseits; vgl. auch den Artikel im Spiegel: »Alles einladen und sofort weg«, S. 27.

158 Vgl. exemplarisch: Grauen in Ramstein.

159 Vgl. exemplarisch: »Ein Wunder, daß wir noch leben«; vgl. »Alles einladen und sofort weg«; vgl. Chaos, Panik, Kinder suchten ihre Eltern, in: Saarbrücker Zeitung vom 29. 8. 1988; vgl. Grauen in Ramstein.

160 Vgl. ebd.

161 Vgl. Grauen in Ramstein.

162 Vgl. die AP-Meldung, beispielsweise in der Stuttgarter Zeitung: »Das Schlimmste steht ihnen noch bevor«, in: Stuttgarter Zeitung vom 31. 8. 1988; vgl. auch Ramstein: »Hoffentlich stirbt unsere Tochter«, in: Primasenser Zeitung vom 31. 8. 1988; vgl. Hoffen auf Hautverpflanzungen, in: Pfälzischer Merkur vom 31. 8. 1988; vgl. Die Opfer hoffen auf die plastische Chirurgie, in: Primasenser Zeitung vom

pfalz von Komplikationen bei Schwerverbrannten, an deren offenen Wunden sich Bakterien anlagern konnten, was zu schweren Infektionen bis hin zum Tod führte.¹⁶³ Die *Frankfurter Rundschau* zitierte einen Spezialisten für Schwerbrandverletzte, der detailliert über den gesundheitlichen Phasenverlauf und die Komplikationen bei Schwerverbrannten aufklärte. Insgesamt war die Prognose für schwerverbrannte Patienten nicht günstig. In den ersten Stunden nach der Verwundung war eine möglichst sofortige Flüssigkeitszufuhr entscheidend, um den Flüssigkeitsverlust auszugleichen.¹⁶⁴ Dies war, wie beschrieben, nicht in allen Fällen erfolgt. Einem tagelangen Schockzustand, in dem das unter der Haut liegende Gewebe und ebenso verbrannte Organe anschwellen, folgten erste Wundbehandlungen und gegebenenfalls Hauttransplantationen. Die danach häufig einsetzenden Infektionen (Blutvergiftungen) konnten trotz des Einsatzes von Antibiotika tödlich enden. »Trotz aller moderner Medizin hat sich die Überlebensrate bei Schwerverbrannten nicht erhöht, sie sterben bloß später«, wurde die Einschätzung des Spezialisten wiedergegeben.¹⁶⁵ Über die Verbindung zu den Verletzten von Ramstein flossen Teile eines Fachdiskurses über Schwerbrandverletzte in vereinfachter Form in die öffentliche Berichterstattung mit ein. Die Behandlung der Verletzten bei Ramstein unterschied sich nicht von der anderer Verbrennungspatienten, das mediale Interesse für das Unglück und für seine »Opfer« machten dieses Spezialwissen aber relevant und erzählenswert. Die Verletzten von Ramstein, und dies trifft auch auf die Verletzten anderer Katastrophen zu, waren Kulminationspunkt verschiedener Fachdiskurse, die von den Medien als Träger von Interdiskursivität aufgegriffen, vereinfacht und an die Öffentlichkeit getragen wurden. Damit machten sie die Folgen der Katastrophe für die Öffentlichkeit sichtbar.

Welche Implikationen hat diese Feststellung für die Bewältigung der Katastrophe? Die Öffentlichkeit schaute auf die Versorgung der Verletzten. Dass die Katastrophe medizinisch nicht mit der Rettung abgeschlossen sein und noch weitere Todesopfer fordern konnte, wurde gegenüber der Öffentlichkeit deutlich. Obwohl die Überlebenden in der ersten Zeit nach

30. 8. 1988; vgl. Entsetzt über Verstümmelungen, in: Pfälzischer Merkur vom 31. 8. 1988.

163 Klaus Euteneuer, Ein langer Wettlauf mit der Zeit, in: Die Rheinpfalz vom 17. 9. 1988.

164 Darüber berichtete beispielsweise der Pfälzische Merkur, basierend auf einer AP- und dpa-Meldung: »Hoffen auf Hautverpflanzungen«, in: Pfälzischer Merkur vom 31. 8. 1988.

165 Basierend auf einer AP-Meldung: Brandopfern steht das Schlimmste noch bevor, in: Münchner Merkur vom 31. 8. 1988; vgl. auch in der Stuttgarter Zeitung: »Das Schlimmste steht ihnen noch bevor«.

der Katastrophe noch nicht über die eigenen Schmerzen und Verletzungen sprechen konnten, so wurden die absehbaren längerfristigen Folgen doch an ihnen deutlich aufgezeigt. Zudem wurden Einzelpersonen vorgestellt, mit denen sich die Leser- oder Zuschauerschaft durchaus identifizieren konnte. Ein schnelles Ende der Katastrophe und seiner Folgen wurde somit nicht mehr suggeriert.

Ähnliche Tendenzen lassen sich auch bei der Thematik der Identifikation beobachten. Die verbrannten Körper der Toten waren häufig kaum mehr äußerlich zu erkennen. Die Identifikationskommission des Bundeskriminalamtes, die 1972 nach dem Flugzeugabsturz von Teneriffa gegründet worden war, um die toten deutschen Passagiere zu identifizieren, wurde auch bei Ramstein zur Hilfe gerufen.¹⁶⁶ Zeitungsartikel klärten über das Vorgehen dieser Spezialisten auf. Den Lesenden wurde so das Wissen übermittelt, dass anhand von äußeren Merkmalen, persönlicher Habe, wie beispielsweise Schmuckstücken, oder in letzter Instanz durch den Abgleich von Zahnschemata Aufschluss über die Identität der Toten gewonnen werden konnte.¹⁶⁷ Täglich konnten die LeserInnen verfolgen, wie viele Tote identifiziert worden waren und wie viele Vermisste noch gesucht wurden. Zugleich wurde der Schrecken des Absturzes wieder einmal verdeutlicht, denn es wurde berichtet, dass es durchaus Personen gab, deren Körper in einem Ausmaß zerstört waren, dass weder die Inaugenscheinnahme des äußeren Erscheinungsbilds noch der Vergleich von Zahnschemata Aufschluss über die Identität geben konnten.¹⁶⁸ Über die Verletzten wurde sowohl detaillierter als auch über einen längeren Zeitraum berichtet. Zudem wurden einzelne Personen portraitiert, sodass deutlich wurde, dass es sich nicht um eine homogene Gruppe an Betroffenen handelte, sondern um Personen, die durchaus Identifikationspotential für die Zuschauer- bzw. Leserschaft besaßen. Durch die, wenngleich noch diskursiv begrenzte, Zurschaustellung von Verletzten und Betroffenen wurden die Folgen der Katastrophe verdeutlicht, sodass eine schnelle Bewältigung dadurch bereits unwahrscheinlich erscheinen musste und eine Normalisierung des Vorfalls unmöglich wurde.

166 Vgl. Identifizierung der Opfer wird zum Puzzle, in: Pfälzischer Merkur vom 1. 9. 1988; zur Identifikationskommission der Bundesrepublik vgl. deren Informationsseite im Internet: [https://www.bka.de/DE/UnsereAufgaben/BesondereFunktionen/Identifizierungskommission/identifizierungskommission_node.html#doc112822bodyText5], letzter Zugriff am 12. 4. 2023.

167 Vgl. exemplarisch: Identifizierung der Opfer wird zum Puzzle, in: Pfälzischer Merkur vom 1. 9. 1988.

168 Vgl. exemplarisch: Weiteres Opfer von Ramstein gestorben, in: Mainzer Rhein Zeitung vom 2. 9. 1988.

*»Zumindest mal zeigen, daß das endlich aufhört« –
Zwischen Evidenzerzeugung und Zurschaustellung*

Empört wurde im Jahr nach dem Unglück das Ansinnen aus den Reihen der CDU/CSU kommentiert, trotz der Todesopfer und der zahlreichen Verletzten von Ramstein auf Flugtage nicht gänzlich zu verzichten, sondern nur »reine Kunstflugdarbietungen« aus dem Vorführungsprogramm zu streichen.¹⁶⁹ Damit, so der Kommentator Jürgen Müller, nehme das Ministerium wieder wissentlich Risiken für Menschenleben in Kauf, für deren Folgen sie bereits beim Unglück 1988 alle Verantwortlichkeit auf den verunglückten Piloten geschoben hätten, statt die Gefahrenquelle, die Flugtage, abzuschaffen.¹⁷⁰ Es liege in der Verantwortung der Politik, weitere Opfer auszuschließen, da Technik und insbesondere die Kampfflugzeuge unbeherrschbar seien und dies mehr als deutlich bewiesen worden sei.¹⁷¹

Diese Einschätzung fasst die dominante Erzählung der berichtstattenden Medien in den Monaten nach dem 28. August 1988 zusammen: Die Katastrophe von Ramstein wurde mehrheitlich als Resultat von Fahrlässigkeit einzelner deutscher CDU-Politiker interpretiert, die um die Kontingenz technischen Funktionierens und das daraus resultierende Risiko für die zivile Bevölkerung hätten wissen müssen. Stattdessen hatten einige PolitikerInnen sogar zum Besuch des Flugtages aufgerufen, das Risiko verkannt oder sogar ignoriert und die Verantwortlichen hätten es obendrein versäumt, für den Notfall ausreichende organisatorische Vorbereitungen zu treffen. Feuilletons und Kommentare machten PolitikerInnen und Militärs, die den Flugtag befürwortet hatten, direkt oder indirekt mitverantwortlich. Sie warfen ihnen vor, das Risiko, das von der Technik ausging, in Kauf genommen zu haben, und forderten als Konsequenz das Ende der Flugschauen und Tiefflüge.¹⁷² Die Fragen nach der Notwendigkeit von Rüstungstechnik und die lange umstrittene Frage um die Tiefflüge wurden an die Debatte über die Flugschaukatastrophe angeknüpft, da diese Themenkomplexe eng verzahnt waren. Ebenso stand die Frage nach persönlichen Konsequenzen für die Befürworter des Flugtages im Raum.

169 Jürgen Müller, Kommentar: Aus Ramstein nichts gelernt?, in: Die Rheinpfalz, 16. 11. 1989, S. 2.

170 Ebd.

171 Ebd.

172 Exemplarisch: Allrich Eden, Die Lehre von Ramstein, in: Trierischer Volksfreund vom 9. 9. 1988; das Ende von Flugschauen und Tiefflügen forderte beispielsweise Helmut Wandres in einem Hörfunkkommentar: Tagesspiegel, SWF4 (Hörfunk), gesendet am 28. 8. 1988, 18.15 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813.

Die Berichterstattung offenbarte sowohl eine Frontstellung vieler Journalisten zur rüstungsorientierten Verteidigungsstrategie der konservativen Bundesregierung (vor allem der CDU) in den achtziger Jahren als auch die Besorgnis, dass der Presse und der Bevölkerung vor dem Hintergrund des Kalten Krieges und der Rücksichtnahme auf amerikanische Interessen relevante Informationen vorenthalten werden könnten.¹⁷³ Christina von Hodenberg zeigt in ihrer Studie den Wandel vom konsensorientierten zum kritischen Journalismus auf, wobei sie einen Schwerpunkt auf das kritische Potenzial der »engagierten« Journalisten und die Wirkungen der 1968er-Proteste legt.¹⁷⁴ Zeitungs- und Fernsehjournalisten verstanden sich im politisch aufgeheizten Klima um den Flugtag 1988 als Beobachter und Aufklärer, die Aufsicht über die öffentliche Aufklärung des Unglücks, seine Vorgeschichte und die politischen Verantwortlichkeiten führten. Die Medien zeigten sich äußerst skeptisch gegenüber den Politikern und ihren Absichten und skandalisierten nicht selten die Umstände der Flugtagkatastrophe.

Vor dem Hintergrund dieser Skepsis betonte die Moderatorin Judith Kaufmann in der Lokalsendung »Blick ins Land«, dass sie und ihre KollegInnen es trotz aller gebotener Pietät nach dem Unglück als ihre Aufgabe ansähen, nachzufragen, wie viele Verletzte es gegeben habe und welche Verantwortlichkeiten festzustellen seien. »[I]ch bin überzeugt, daß das genau unsere Pflicht ist, einmal, um für die Zukunft Klarheit zu schaffen, daß so etwas sich nicht wiederholen kann, andererseits, um Verantwortlichkeiten klarzustellen.«¹⁷⁵ Dies implizierte, dass die Aufklärungsarbeit auch dazu beitragen sollte, künftige Unglücke und deren »Opfer« mittels öffentlichem Druck zu vermeiden. Auffällig unerwähnt blieben in diesem konkreten Zusammenhang die Gladbecker Geiselnahme im August 1988 und die unrühmlichen Berichterstattungspraktiken, die alles andere als zuträglich für die Entführten waren und zum Gegenstand einer Diskussion um die Grenzen der Berichterstattung wurden.¹⁷⁶

Die Journalisten inszenierten den Medienapparat nach »Ramstein« explizit als Aufklärungsinstanz, indem sie Widersprüche und Probleme wie den un-

173 Vgl. G. Mandel, Die Verantwortung des Journalisten im Katastrophenfall, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall, Darmstadt 1990, S. 123-124, hier S. 124.

174 Vgl. von Hodenberg, Konsens und Krise, S. 421-439.

175 Blick ins Land, Südwest 3, gesendet am 1. 9. 1988, 19.00 Uhr, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813, S. 3. Es schloss sich eines der ersten Interviews mit Rudi Geil an, bei dem sich der Innenminister scharfer Kritik im Hinblick auf die Vorbereitungen des Rettungseinsatzes stellen musste, die hier bereits zitiert wurde.

176 Vgl. exemplarisch die Zusammenfassung des Spiegels: »Wie Stars der Tour de France«. Die Kidnapper-Show für ein Millionenpublikum, in: Der Spiegel 34 (1988), S. 20-21.

zureichenden Katastrophenschutzkalender aufdeckten und zugleich darauf hinwiesen, dass einige Informationen schwer zu erhalten gewesen seien.¹⁷⁷ Als Reaktion auf die als »unfair« betrachtete Pressepolitik berichteten Zeitungen und das Fernsehen über ihre Schwierigkeiten bei der Berichterstattung und der Informationssuche selbst und untermauerten damit den Eindruck, es gehe Politikern und US-Militärs mitnichten um die Aufklärung des Unglücks und die Unterrichtung der Bevölkerung.¹⁷⁸

Als ebenso schwer empfanden es ReporterInnen, an Informationen über den Verbleib der Verletzten, deren Zustand und Behandlungsaussichten zu gelangen, denn das, so der Journalist Gerhard Mandel, interessiere die Bevölkerung in erster Linie.¹⁷⁹ Einige Pressevertreter entwarfen ein Selbstbild als Unterstützer und Aufklärer, als regelrechte Vermittler zwischen den Institutionen wie den Kliniken und der Bevölkerung:

Ist es nicht vorstellbar, dass eine umfassend und rückhaltlos informierte Presse den Kliniken den Rücken freihält? Viele Anrufe besorgter Menschen aus der Umgebung Betroffener erwiesen sich möglicherweise schon frühzeitig als gegenstandslos und würden somit unterbleiben. [...] Welche Möglichkeiten eröffnen sich hier, z. B. wenn es darum geht, schnellstmöglich den Spender einer seltenen Blutgruppe zu finden [...].¹⁸⁰

Dabei beriefen sich die Pressevertreter auf den immer wiederkehrenden Topos eines »fairen« Miteinanders zwischen Politik oder medizinischen Versorgungsanstalten und der Presse. Dies verstanden sie als ein Verhältnis, das darauf beruhte, dass Journalisten vollständige und korrekte Informationen im besten Falle unaufgefordert übermittelt bekämen und sich im Gegenzug an Ab-sperrungen hielten und von intensiven oder störenden Recherchen absahen.

177 Zu den Schwierigkeiten der Informationsbeschaffung vgl. Kap. 4.2. Zum Katastrophenschutzkalender: Vgl. Ramstein – Interview mit Landrat Tartter, Blick ins Land, SWF, gesendet am 2. 9. 1988, 19.00 Uhr, Transkript, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 578, S. 2. Zu veralteten Telefonnummern im Katastrophenschutzkalender vgl. Schreiben der Kreisverwaltung Kaiserslautern an das Ministerium des Innern und für Sport vom 2. 9. 1988 zum Großschadensereignis auf dem Flugplatz Ramstein am 28. 8. 1988; hier: Gemeinsame KatS-Übungen mit den US-Streitkräften; KatS-Kalender des LK KL, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585, o. P.

178 Vgl. die dpa-Meldung: Tumulte unter den Journalisten vom 30. 8. 1988; vgl. exemplarisch die Zeitungsmeldung dazu: Wie die US-Luftwaffe die Medien in Ramstein verschaukelte, in: Trierischer Volksfreund vom 31. 8. 1988.

179 Vgl. Mandel, Die Verantwortung des Journalisten im Katastrophenfall, S. 123; K. Schüller, Zusammenarbeit mit den Medien im Katastrophenfall, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall, Darmstadt 1990, S. 121-122, hier S. 121.

180 Schüller, Zusammenarbeit mit den Medien im Katastrophenfall, S. 121.

Dies käme letzten Endes vor allem den Betroffenen zugute, da sie nicht durch JournalistInnen befragt werden müssten, um an Hintergrundinformationen zu gelangen und ÄrztInnen nicht durch Nachfragen von der Versorgungstätigkeit abgehalten werden würden.¹⁸¹ Im Umkehrschluss bedeutete diese Logik unter Berufung auf eine sehr umfassend ausgelegte Informationspflicht der Presse, dass diejenigen, die der Presse Informationen vorenthielten, Journalisten zu Recherchen in den Krankenhäusern, im Privatbereich, bei Informanten und zu anderen Grenzübertritten regelrecht zwängen. Die Rücksichtnahme auf Ruhebedürfnisse und Privatsphäre der Verletzten wurden dieser Logik nach der Informationsbeschaffung untergeordnet.

Darüber hinaus sei man dem Zwang unterworfen, ständig neue Informationen zu liefern – eine Mediendynamik, die in diesem Zusammenhang als unbeeinflussbar und gegeben hingenommen wurde, obgleich sie aus dem System selbst erwuchs. Insbesondere in Bezug auf die Berichterstattung über Verletzte befanden sich Nachrichtenschaffende in einem Dilemma zwischen dem Zeigen und den Nicht-Zeigen von »Opfern«.

Neben der Rolle als Aufklärer, Beobachter und Helfer sahen sich vor allem die Bildberichterstatter in einer weiteren Funktion, die zugleich das Aufnehmen und öffentliche Zeigen von Verletzten rechtfertigen sollte: Diese Bilder sollten der Abschreckung dienen, die zu weiteren Anstrengungen führen sollten, Flugtage, Tiefflüge und damit derartige Katastrophen in Zukunft zu verhindern. Dass diese Phänomene zusammengedacht wurden, zeigt die gedankliche Verflechtung zwischen Tiefflügen und dem Flugtag auf. Beides hing mit Düsenjets zusammen, die für die Verwendung in zivilen Kontexten – und dazu zählte man Tiefflüge über besiedeltem Gebiet – als zu riskant angesehen wurden. Um die Verletzten und Toten der Katastrophe als Argumente gegen Technik, in diesem Falle gegen militärische Technik, einsetzen zu können, mussten diese gezeigt werden. Daher musste zwischen dem Zeigen und Nicht-Zeigen bestimmter Situationen, Zustände und Personen abgewogen werden, um nicht des Voyeurismus verdächtigt zu werden. Das Vorhandensein einer politischen Agenda rechtfertigte für die Medien die explizite Medialisierung von Verletzten und Überlebenden einer Technikkatastrophe.

Detlef Hosser und seine Schwester und Assistentin Silvia Hosser befanden sich als Fernsehamerateam des Südwestfunks auf dem Flugtag und waren direkte Augenzeugen des Geschehens. Sie waren es auch, die die Fernsehbilder aufzeichneten, die später in der Tagesschau und ungezählte Male danach gesendet wurden. Wie Detlef Hosser angab, war sein Interesse am Flugtag rein beruflich – privat lehnten er wie auch seine Schwester die Flugschau

181 Ebd.

und die Tiefflüge ab.¹⁸² Hosser, der die Filmkamera trug, hatte die Flugvorführungen aufgezeichnet, bis er plötzlich das abstürzende Flugzeug im Sucher seiner Kamera direkt auf sich und seine Schwester zukommen sah.¹⁸³ Die Aufnahmen zeigen den Absturz des Flugzeugs in die Zuschauermenge und die Explosion des Kerosins, woraufhin das Team mitsamt der Kamera zu Boden ging.¹⁸⁴ Beide blieben unverletzt und begannen, Filmaufnahmen vom Geschehen nach dem Absturz zu drehen, statt sich selbst in Sicherheit zu bringen.¹⁸⁵ Noch sichtlich unter dem Eindruck des schockierenden Erlebnisses gaben sie ihrem Kollegen Thomas Schäfer vom Südwestfunk ein Interview, in dem sie sich – ungefragt – für ihre Aufnahmen zu rechtfertigen und ihre Handlungen zu reflektieren begannen.¹⁸⁶ Die massenmediale Aufbereitung von Unglücksfällen und ihrer Betroffenen bewegte sich ständig auf der Grenze zwischen Zurschaustellung und Dokumentation, denn kommerzielle Filmaufnahmen stellten Zeugnis und Ware zugleich dar. Detlef und Silvia Hosser sahen sich im Augenblick des Geschehens in einem Konflikt: Sollten sie die Folgen des Absturzes, die Toten und Verletzten filmen und damit der Öffentlichkeit zugänglich machen? Beide empfanden dies als einen Verstoß gegen ihr Gefühl der Pietät.¹⁸⁷ Zugleich sollte das Geschehen, das aus ihrer Sicht vermeidbar gewesen war, nicht undokumentiert bleiben.¹⁸⁸ Diese Aussage rückte sie in die Nähe von Kriegs- oder Krisenberichterstatern, die, nach Annette Vowinkel, ihre Fotografien, in diesem Fall Filmaufnahmen, als »Solidarisierungserklärung mit den zivilen Opfern von Krieg und Vertreibung« verstanden.¹⁸⁹ Sie filmten die zahlreichen Menschen, die nach dem Absturz umherirrten, in der Totalen, ebenso die eintreffenden DRK-Wagen, die brennenden Trümmer und in einigen Nahaufnahmen auch die Schwerverletzten – einzelne Tote nach eigenen Angaben aber nicht.¹⁹⁰ Detlef Hosser

182 Vgl. Blick ins Land, SWF, gesendet am 29. 8. 1988, 19.00 Uhr, in: LHA Koblenz, Best 719, Nr. 144 01; unvollständiges Transkript auch in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 812. Das Interview wurde in verschiedenen Sendungen in Ausschnitten wiedergegeben.

183 Vgl. ebd.

184 Vgl. ebd.

185 Obgleich zahlreiche BesucherInnen mit Kameras vor Ort waren, sind bis heute wenige Filmaufnahmen des Unglücks zugänglich, sodass Hosser's Aufnahmen wichtiges Quellenmaterial darstellen.

186 Vgl. Blick ins Land, SWF, gesendet am 29. 8. 1988.

187 Vgl. ebd.

188 Vgl. ebd.

189 Annette Vowinkel, *Agenten der Bilder. Fotografische Handeln im 20. Jahrhundert* [= Visual History: Bilder und Bildpraxen in der Geschichte, Bd. 2], Göttingen 2016, S. 23.

190 Vgl. die Angaben Detlev Hosser's: Rheinland-Pfalz-Echo, SWF-Hörfunk, gesendet am 29. 8. 1988, Transkript in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 812.

betonte sein ethisches Empfinden, das es ihm verbat, Tote zu filmen: »[I]ch konnte diese Bilder, die ich gesehen habe, die konnte ich nicht zeigen, also ich konnte nicht diese verstümmelten Leichen und die verbrannten Leute irgend welchen Zuschauern vorführen. Das ist mir selber gegen den Strich gegangen.«¹⁹¹ Insbesondere Silvia Hosser betonte mit zitternder Stimme im Fernsehinterview sowohl ihr Entsetzen über das Ereignis und die vielen Verletzten und Toten als auch ihre Unsicherheit, ob sie weitere Aufnahmen machen sollten:¹⁹²

Hinterher die Bilder des Schreckens, als wir noch mal runtergegangen sind und haben die Verletzten gezeigt. Das hat man ja auch nur gemacht, um als abschreckendes Beispiel das zu zeigen und nicht, weil man dachte, Sensationslust. Viele haben dann geschrien ›Fernsehen weg‹, ›verschwindet, was wollt Ihr [sic!] hier noch‹, aber man hat sich gedacht, zumindest mal zeigen, daß das endlich aufhört mit diesen ewigen Tiefflügen und mit diesen Vorführungen oder Sensationsschauen, wo die Massen hingehen, die sich der Gefahr gar nicht bewusst sind, weil sie mit Kind und Kegel im Gras sitzen und wissen gar nicht, was passiert, wenn da irgendwas runterfällt.¹⁹³

Deutlich distanziert sich Hosser sprachlich durch den Gebrauch des Pronomens »man« von der Handlung des Aufnehmens, obgleich sie zuvor aus der Ich-Perspektive berichtet.¹⁹⁴ Es wird darüber hinaus deutlich, dass sie den Bildern eine Funktion zuweist, nämlich die Evidenz des Grauens zu erzeugen und damit eine abschreckende Wirkung in Bezug auf die Flugtage hervorzurufen. Damit weist sie einen potenziellen Vorwurf, die Bilder aus Sensationslust oder voyeuristischen Beweggründen gemacht zu haben, vorsorglich von sich. Nach dieser Logik sollten Aufnahmen von Verletzten dazu dienen, Druck auf die Öffentlichkeit auszuüben, zu der auch PolitikerInnen, Militärs und andere Verantwortliche zählten, und somit Handlungsnotwendigkeit zu demonstrieren. Damit wurden die Verletzten der Öffentlichkeit als Beweis für die Gefahr durch die nicht immer zu kontrollierende Technik vorgeführt und die Notwendigkeit von Gegenmaßnahmen, in diesem Fall das Ende der Flugtage und der Tiefflüge, nahegelegt. In diesem im Diskurs um die Grenzen der Berichterstattung häufig anzutreffenden Rechtfertigungsmuster entkräftet die Zweckzuweisung den Verdacht des

191 Ebd.

192 Vgl. Blick ins Land, SWF, gesendet am 29. 8. 1988.

193 Ebd.

194 Ebd.

Voyeurismus und der kommerziellen Zurschaustellung, indem den Bildern ein weiterer Sinn gegeben wurde.¹⁹⁵ Mit ihren Aufnahmen wollten die Geschwister Hosser im Sinne der Betroffenen in der Öffentlichkeit der Ausstrahlung von Flugtagen und Tiefflügen im Allgemeinen entgegenwirken. Dabei vertrauten sie auf die mobilisierende Wirkung von Bildern und Filmen. Dahinter stand die Annahme, dass das Zeigen der menschlichen Folgen des Unglücks als Konsequenz des Flugtages Empörung, Mitleid und ablehnende Emotionen beim Publikum in Bezug auf die Ursachen hervorrufen würde. In der Konsequenz dieser öffentlichen Empörung würden diese Bilder eine Auswirkung auf politische Entscheidungsträger entfalten. Zwar hatte sich in der Kommunikationswissenschaft bereits zu diesem Zeitpunkt die Erkenntnis durchgesetzt, dass Manipulationsmodelle für die Wirkung von Massenmedien auf ZuschauerInnen nicht zutreffend waren und Emotionen nicht der Wirkungsabsicht gemäß induziert werden konnten.¹⁹⁶ Doch zeigt sich an diesem Beispiel, dass die Vorstellungen solcher Medienwirksamkeiten im Alltag persistent und somit handlungsweisend waren.

Zwar stellte man weitgehend unbeteiligten Betrachtern Bilder der Katastrophe und der Verletzten zur Verfügung, doch gab man diesen zugleich eine Botschaft mit, die über eine »kurzzeitige Verstörung, eine Regung des Mitleids« hinausreichte und über reine Kommerzialisierung hinausging.¹⁹⁷ Allerdings blieben die Verwendung der Bilder und die Reaktionen darauf den Betrachtenden vollständig selbst überlassen. Kollektive emotionale Reaktionen der deutschen BundesbürgerInnen wurden dem Publikum, wie bei allen anderen Katastrophen, von den Medien zugeschrieben. Der Gefühlshaushalt der westlichen Welt wurde kollektiv als mitfühlend, entsetzt oder betroffen beschrieben.¹⁹⁸ Dennoch wurde, anders als es bei Lengede noch der Fall war, kein nationales oder westliches menschliches Zusammenrücken im Angesicht der Katastrophe kolportiert. Zwar versuchten verschiedene Politiker die Katastrophe von Ramstein als Zeichen der Verbundenheit deutscher, amerikanischer und italienischer BürgerInnen im Angesicht der Geschädigten umzudeuten, doch diese Auffassung wurde in der medialen Interpretation nicht aufgegriffen.

Silvia Hosser sah die Verantwortung bei den deutschen Entscheidungsträgern und interpretierte die FlugtagbesucherInnen als ahnungslose

195 Die historische Forschung zum Konzept des Voyeurismus ist ausgesprochen rar.

196 Vgl. Frank Bösch, Manuel Borutta, Medien und Emotionen in der Moderne. Historische Perspektiven, in: dies. (Hrsg.), *Die Massen bewegen. Medien und Emotionen in der Moderne*, Frankfurt a. M. 2006, S. 13–41, hier S. 28–29.

197 Zu (allgemeineren) Beobachtungen von Reaktionen Unbeteiligter auf Katastrophen: Wolfgang Sofsky, *Das Prinzip Sicherheit*, Frankfurt a. M. 2005, S. 16.

198 Vgl. Blick ins Land, SWF, gesendet am 29. 8. 1988.

Sonntagsausflügler, die sich der drohenden Gefahr nicht bewusst waren, weil die Gesamtsituation kein ernsthaftes Risiko erahnen ließ. Diese Interpretation erhöhte den argumentativen Druck auf BefürworterInnen und VeranstalterInnen, indem ihnen die Verantwortung für die Unwissenden zugewiesen und zugleich die Notwendigkeit der Opferbilder für ein Umdenken unterstrichen wurde.

Auf ähnliche Weise argumentierte Gerhard Mandel in einem Beitrag, der in diesem Zusammenhang auch auf die Medien-Gewalt-Debatte einging.¹⁹⁹ Mandel hob darauf ab, dass Medien zur wahrheitsgetreuen Berichterstattung verpflichtet seien, und rechtfertigte sich gegen den Vorwurf, dass Bilder von Gewalt und Tod »zur Verrohung der Sitten« beitrügen.²⁰⁰ »Doch sind alle Medien, ob sie nun privatwirtschaftlich organisiert oder öffentlich-rechtlich kontrolliert sind, zur Abbildung der Wirklichkeit verpflichtet. Die Wirklichkeit in Ramstein waren die wahrscheinlich mehr als 70 Toten und all die anderen Bilder, die Sie kennen.«²⁰¹ Nach dieser Deutung waren die Medien sogar verpflichtet, im Sinne der Aufklärung der ZuschauerInnen Bilder von Verletzten zu zeigen, ohne die das Gesamtbild der Katastrophe unvollständig bliebe oder sogar verfälscht würde. Das bildliche Zeigen der Verletzten war dementsprechend ein zentraler Bestandteil einer »Wahrheit« der Katastrophe, wurden doch durch die »Opfer« die Folgen des Absturzes sichtbar, die im Grunde die Katastrophe selbst ausmachten. Die Verletzten wurden so zum tragenden Teil der medialen Evidenzerzeugung. Ein Absturz des Flugzeuges über freiem Feld, bei dem niemand oder höchstens der Pilot ums Leben gekommen wäre, wäre nicht als Katastrophe bezeichnet worden. Insofern waren die Leidtragenden die Elemente, die die Katastrophe erst ausmachten.

Die Interessen der Betroffenen bleiben in diesen Darstellungen allerdings weitgehend unreflektiert – ob ein Verletzter zum Zwecke der Darstellung des Schreckens gefilmt oder fotografiert werden wollte oder nicht, blieb unhinterfragt. Der »Mehrwert« des Bildes, nämlich dem Publikum einen möglichst wahrheitsgetreuen Eindruck zu vermitteln und darüber hinaus Veränderungen anzumahnen und künftige Opfer zu vermeiden, wurde über Bedenken in Bezug auf Rücksichtnahme auf Verletzte, Tote und Hinterbliebene gestellt.

Dennoch muss hervorgehoben werden, dass Tageszeitungen und das Fernsehen vor der plakativen Veröffentlichung der vorhandenen Großaufnahmen von Verletzten zurückschrecken.

199 Zur Medien-Gewalt-Diskussion: Heinz Dietrich Fischer, Jürgen Niemann, Oskar Stodiek (Hrsg.), 100 Jahre Medien-Gewalt-Diskussion in Deutschland. Synopse und Bibliografie zu einer zyklischen Entrüstung [Kommunikation und Medien, Bd. 3], Frankfurt a. M. 1996.

200 Mandel, Die Verantwortung des Journalisten im Katastrophenfall, S. 124.

201 Ebd.

Anders, und freilich wenig verwunderlich, verhielt es sich bei den der Unterhaltung verschriebenen Illustrierten. Die dort dargestellten Abbildungen zeigten ganzseitige, farbige Großaufnahmen der Verletzten und des Absturzes. Allerdings bedienten auch sie sich des oben skizzierten Rechtfertigungsmusters, indem sie ein Ende der Flugschauen und Tiefflüge forderten und dies mit den Bildern der Katastrophe assoziierten. Der Ausruf »Stoppt diesen Irrsinn« begleitete das Bild des brennenden Flugzeuges, das drei Viertel des Titelblatts der ersten Septemбераusgabe 1988 der *Bunte* einnahm. Zwei kleinere Bilder des Absturzes in die Menge deuteten das Unheil an, das im Inneren der Zeitschrift auf den Lesenden wartete.²⁰²

»Mörderische Militärschau – tödliche Tiefflüge: Schluß mit dem Wahnsinn!« titelte auch der *Stern* unter einer Cover-füllenden Fotografie, die das brennende Kerosin zeigte.

Im Inneren dieser beiden exemplarisch ausgewählten Illustrierten befand sich unter anderem eine Fotografie eines Kindes, das schwere Brandwunden erlitten hatte. Der *Stern* druckte es über zwei Seiten ab, wie derzeit üblich in schwarz-weiß, während dasselbe Bild in der *Bunten* farbig auf einer viertel Seite zu sehen war. Tageszeitungen verwendeten diese Fotografie in kleineren Formaten.²⁰³

Im Kontext eines Unterhaltungsblattes dienten die expliziten Bilder vor allem der Anschauung, nicht zuletzt das Format der Bilder spricht dafür. Dennoch wurden sie als Abschreckungsmaterial dargestellt und somit in denselben Zweckzusammenhang gestellt, den Tageszeitungen und das Fernsehen nannten. Das Editorial des Heftes der *Bunte* schilderte, ebenso wie auch Tageszeitungen, die Szenerie nach dem Absturz und beschwor dabei drastische Bilder des Leides, der Zerstörung und des Feuertodes herauf.²⁰⁴ Zugleich wurde die Abschaffung der Flugtage gefordert, die sinnlos und todbringend seien. Damit setzten die Zeitungen die Bilder unter eine politische Forderung – die Fotografien fungierten als bildliche Argumente.

Ein weiterer Topos der Bildberichterstattung war der der ahnungslosen und regungslos dastehenden Zuschauenden vor dem Aufschlag. Bewegungslos verharren die Menschen Sekunden vor der Katastrophe und sehen dem nahenden Unheil entgegen. Diejenigen, die in der Flugbahn des Jets stehen, ahnen wohl, dass sie nicht mehr werden ausweichen können. Diese Bilder zeigen

202 *Bunte*, 36 (1.9.1988), Titelseite, enthalten in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 578.

203 Vgl. Abbildung zum Artikel »Mit lebensgefährlichem Unsinn Schluß machen«, in: *Primasenser Zeitung* vom 29.8.1988; ähnliche Fotografien, allerdings von erwachsenen Verbrennungsoptionen zum Artikel Mehr als 30 Tote bei Flugtag-Katastrophe, in: *Die Rheinpfalz* vom 29.8.1988 oder zum Artikel: Entsetzt über Verstümmelungen in: *Pfälzischer Merkur* vom 31.8.1988.

204 *Bunte* 36 (1.9.1988), S. 3.

die ZuschauerInnen wenige Momente vor ihrer Verletzung oder ihrem Tod und besitzen damit eine erschreckende, tiefer Bildaussage. Der im Nachhinein Betrachtende weiß bereits um das Schicksal der Menschen, die in dieser Momentaufnahme darüber noch unwissend sind. Die Fotografien können Schauern und andere Emotionen hervorrufen, während der



Abb. 4: Die Sekunde des Aufschlags. Zuschauer blicken auf die unausweichliche Katastrophe – 370289957 picture alliance / ASSOCIATED PRESS | Anonymous

ansonsten unbeteiligte Betrachtende persönlich nichts zu befürchten hat und durch seinen Wissensvorsprung über die Abgebildeten erhaben ist.²⁰⁵ Das Unglück, dem andere ausgesetzt waren, wirkt in seiner bildlichen und somit dimensional verkleinerten Darstellung überschaubar und kontrollierbar, wie Jeffrey H. Jackson an anderen Katastrophenkontexten deutlich macht.²⁰⁶ Dazu kommt eine emotionale Komponente, die man mit Susan Sontag durchaus als eine voyeuristische »Katastrophenlust« bezeichnen könnte.²⁰⁷ Die Faszination des bildlich festgehaltenen Schreckens und zugleich die Erleichterung über das eigene Nicht-Betroffensein hat Sontag folgendermaßen zusammengefasst: »Das Gefühl, verschont zu sein von Unheil, verstärkt das Interesse an der Betrachtung von Bildern des Schmerzes, und indem man sie betrachtet, verstärkt sich wiederum das Gefühl, daß man verschont geblieben ist.«²⁰⁸

Diese Darstellung stützte überdies eine Darstellung der ahnungslos ins Verderben gelockten ZuschauerInnen, die, von Politikern zu politischen

205 Vgl. Jeffrey Jackson, Photographic Narratives of Destruction and Recovery in the Paris Flood, in: Monica Juneja, Gerrit Jasper Schenk (Hrsg.), Disaster as Image. Iconographies and Media Strategies across Europe and Asia, Regensburg 2014, S. 113-123, hier S. 122.

206 Vgl. ebd.

207 Susan Sontag, The Imagination of Disaster, in: Commentary 40 (1965) 4, S. 42-48.

208 Susan Sontag, Über Fotografie, München³ 1989, S. 154.

Zwecken getäuscht, das Risiko unterschätzt hatten und nun das Inferno miterlebten, vor dem unbequeme Mahner zuvor gewarnt hatten. Viele ZuschauerInnen hatten keine Möglichkeit, dem brennenden Flugzeug auszuweichen und damit das eigene Schicksal zu beeinflussen, sei es durch mangelnde Zeit zur Flucht oder aufgrund von Lähmung im Angesicht der Gefahr. Katastrophenlust und Anklage schlossen sich als Motive für das Abdrucken dieser Fotografien nicht aus, sondern waren nebeneinander denkbar.

Auch diese Fotografien fügten sich in den allgemeinen medialen Deutungskontext ein und zeigten einmal mehr auf, dass die Katastrophe unerwartet, aber nicht unvorhergesehen war. Die textliche Berichterstattung schilderte das Unglück als einen Einbruch in die Idylle eines »sonnigen (Sonn)tags«, eine Darstellung, die bei zahlreichen technischen Unglücken zu beobachten ist, nicht zuletzt auch beim ICE-Unglück von Eschede.²⁰⁹ Dass der Frieden auf dem Rasen unterhalb der Vorführungen fliegenden Kriegsgeräts trügerisch war, bewies dieser Sichtweise nach der Absturz des *Aermacchi*-Jets. Das Publikum habe sich auf die Beteuerungen deutscher RegierungspolitikerInnen und deren Sicherheitsfürsorge verlassen. Dies entschuldigte ihre Teilnahme an der Veranstaltung, vor der viele gewarnt hatten, schließlich oblag die Risikoabschätzung denen, die das Spektakel organisiert hatten, oder denen, die Regierungsverantwortung trugen und somit für befähigt gehalten wurden.²¹⁰

Insbesondere bei Technikkatastrophen folgte die Darstellung häufig dem Schema der unschuldigen und ahnungslosen Opfer auf der einen und der »Schurken« auf der anderen Seite, die mutwillig oder fahrlässig die Gefährdung von Menschenleben in Kauf genommen hatten, wie Harry Collins und Trevor Pinch am Beispiel der *Challenger*-Katastrophe aufzeigen.²¹¹ Diese Erzählweise ist auch im Falle der Flugtagkatastrophe tragend, und die Befürworter des Flugtages erschienen gegenüber den arglosen, vergnügten Familien besonders kaltherzig. Dass diese Erzählung zwar nicht neu, aber in den hier betrachteten Fällen bisher nicht dominant war, wurde aufgezeigt. Die Lesart der »Schurkengeschichte« wurde erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einer tragenden Erzählung in den berichterstattenden Medien – Collins und Pinch betrachten in ihren Überlegungen ausschließlich Unfälle und kontroverse Fälle der technischen Wissenschaften nach 1980. Diese Lesart setzte sich im Falle von Ramstein durch, wie noch eingehender besprochen

209 Stern 36 (1. 9. 1988), S. 14.

210 Vgl. ebd.

211 Collins, Pinch, *Der Golem der Technologie*, S. 47. José Brunner spricht von Opfer/Täter-Dichotomien, vgl. Brunner, *Die Politik des Traumas*, S. 14.

werden wird.²¹² Sie erlaubte es, das Leid der Betroffenen als doppeltes Unrecht zu betrachten: erstens durch die Katastrophe selbst und zweitens durch den Umgang mit den Betroffenen.²¹³

Helden gab es in der Erzählung von Ramstein höchstens am Rande in der Form der Flugtag- und Tieffluggegner oder der SanitäterInnen und ÄrztInnen, die den Verletzten geholfen hatten. Letztere waren nur in Ausnahmefällen das Hauptmotiv der abgedruckten Fotografien.²¹⁴ Meist sah man die HelferInnen und SanitäterInnen in Aktion und in Bewegung. Der fotografische Blick sowie die Berichterstattung fokussierten nicht auf diese Personengruppe, die nicht als leidend hervorgehoben wurden. Dies sollte sich erst mit einer nachfolgenden Entwicklung ändern, die von psychologischen Debatten über die Auswirkungen von Großunfällen und Katastrophen auf die HelferInnen und SanitäterInnen angestoßen wurde.²¹⁵ Nicht zuletzt durch die psychologische Aufarbeitung des Flugtagunglücks wurde deutlich, dass nicht nur Verletzte, Augenzeugen und Hinterbliebene unter den Ereignissen litten und kognitive, soziale und körperliche Dysfunktionen aufwiesen, sondern ebenso auch viele Menschen, die in erster Linie vor Ort geholfen hatten und ebenso Augenzeugen waren.²¹⁶

Trotz der schrecklichen Bilder blieb eine Debatte über das Zeigen von Verletzten der Ramstein-Katastrophe vorerst auf Medienschaffende beschränkt. Die Debatte um die Verantwortlichkeit vereitelte eine Selbstreflexion über das Zeigen von Opferbildern, da gerade diese für die Evidenzerzeugung und Erzeugung von politischem Handlungsdruck als essenziell betrachtet wurden. Im Vergleich dazu hatte die Fotografie des toten Uwe Barschel, die 1987 auf dem Cover des *Stern* abgedruckt wurde, eine Debatte über journalistische Pietät ausgelöst.²¹⁷ Die Frage nach der Angemessenheit dieser Art von Bildern war keine grundsätzliche, sondern eine zweckabhängige.

Ein Wandel hinsichtlich der Akzeptanz solcher Bilder wurde im Jahr 2020 deutlich, als in einer Talkshow des *NDR* die Fernsehbilder des Absturzes einmal wieder gezeigt wurden; diesmal jedoch, und das wurde von Moderator Hubertus Meyer-Burckhardt und Studiogast Ulrich Wickert betont, schnitt man die deutlichsten Verletztenzenen heraus, da man auf solche Darstel-

212 Vgl. Kapitel 4.5.

213 Vgl. Kapitel 4.4.

214 Vgl. das Cover der Zeitschrift des DRK-Kaiserslautern: Das Unglück von Ramstein. Meist waren die Rettenden eher Statisten des Bildes; vgl. auch die Bilder zum Artikel: War das Rote Kreuz auf einen Unfall dieses Ausmaßes vorbereitet?

215 Vgl. Kapitel 5.4.

216 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 79-86, S. 103.

217 Vgl. Hermann Meyn, Der Journalist im Dienste von Informationsanspruch und Informationspflicht?, in: Michael Haller, Helmut Holzey (Hrsg.), Medien-Ethik. Beschreibungen, Analysen, Konzepte für den deutschsprachigen Journalismus, Opladen 1992, S. 162-172, hier S. 166-167.

lungen verzichten wolle.²¹⁸ Wickert gehörte in der deutschen Medien- und Nachrichtenlandschaft zu den stärksten Verfechtern eines Journalistenethos, der sich das Zeigen von Gewalt, Tod und Verletzten oder Toten verbat.²¹⁹ Darüber hinaus hatten die Bilder durch den zeitlichen Abstand zum Geschehen ihre Funktion des Beweises für den erschütternden und skandalösen Charakter des Ereignis verloren – diese Deutung war nun allgemein hin anerkannt und Konsequenzen sollten sich nicht mehr aus dem Beitrag ergeben. Dass mit den Betroffenen der Katastrophe weiterhin Interesse und Einschaltquoten generiert werden sollten, wurde in der Sendung dennoch deutlich, als Meyer-Burckhardt den anwesenden Überlebenden Boris Brejcha bat, seine begonnene Erzählung über sein Leben und die Folgen der Katastrophe anders zu strukturieren, um die »Spannung« zu halten.²²⁰

4.3 Ein Flugtag zu viel?

Politische Deutungskämpfe um Technik und Technikkatastrophen

Erste Deutungen und die Einordnungen der Katastrophe von Seite der Politik waren schon am gleichen Tag über die berichterstattenden Medien verbreitet worden. Bereits in den verschiedenen Haltungen zur Rüstungstechnik, Tief- flügen und Flugtagen lagen die Konfliktherde der kommenden Zeit verankert. Insbesondere im Zuge der Trauerfeier wurden Deutungen von mit der Katastrophe verbundenen Politikern vorgetragen, die aufgrund der Teilnehmer auf den ersten Blick unkontrovers ausfielen. Besonders Vogel präsentierte sich in seiner Rede als demütig vor dem scheinbaren Beweis der Unkontrollierbarkeit der Technik. An anderer Stelle befand er, der Flugtag sei »ein Flugtag zu viel« gewesen, und spielte damit auf ein unterschätztes Risiko an.²²¹ Vogel vertrat die Auffassung, Flugtage dürften fortan nicht mehr stattfinden.²²² Vor allem vonseiten der amerikanischen und italienischen Trauerredner wurde

218 Vgl. NDR Talk Show, NDR, gesendet am 24. 1. 2020.

219 Vgl. Ulrich Wickert, *Der Ehrliche ist der Dumme. Ein Essay*, Hamburg 1994, S. 163: »Weder Tod noch unwürdiges Verhalten [...] können zur Würdelosigkeit eines Menschen führen. So widerspricht es der Würde, den Menschen zum bloßen Nachrichtenobjekt zu machen.« Siehe dazu auch Kapitel 5.

220 NDR Talk Show, NDR, gesendet am 24. 1. 2020.

221 Ausführungen Ministerpräsident Vogel in seiner Rede in der Plenarsitzung des Landtags von Rheinland-Pfalz. Protokoll der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, S. 6; ebenso diente dieser Ausspruch als Überschrift für Zeitungsberichte. Vgl. exemplarisch: »Dies war ein Flugtag zu viel«, in: *Die Rheinpfalz* vom 30. 8. 1988.

222 Vgl. die Aussagen Vogels in »Dies war ein Flugtag zuviel!« Bernhard Vogel fordert Verbot, in: *Pirmasenser Zeitung* vom 30. 8. 1988.

das alltägliche technische Risiko im Sinne der Schicksalsdeutung betont, die jedoch nicht von deutschen Rednern in der Form aufgegriffen wurden. Allerdings kamen die entsprechenden Politiker in politischen Auseinandersetzungen auf die Unausweichlichkeit technischer Risiken im modernen Leben zurück. Dieser Standpunkt erwies sich jedoch nicht mehr als unangefochten.

Die Katastrophe war vor dem Hintergrund der vorausgegangenen Debatten und Warnungen weder leicht zu normalisieren, noch schien sie schnell zu bewältigen zu sein. Der Flugtag eröffnete ZivilistInnen den Zugang zu einem ansonsten unzugänglichen Bereich und brachte sie in die Nähe von ansonsten abgeschirmter und von SpezialistInnen bedienter Technik. Auf die Sicherheit dieser Technik verließen sich die BesucherInnen. »Ramstein« wurde durch die eindeutige Auflösung dieser Grenze zu einem Ereignis, in dessen Folge die Sicherheit vor technischen Risiken und Katastrophen für Unbeteiligte diskutiert wurde. Im Falle von Tiefflugübungen hatte man sich über die Auflösung dieser Grenze streiten können. Im Falle des Flugtages aber verschwamm die Grenze zwischen abgeschirmter Nutzung von Militärtechnik und deren Berührung mit der Öffentlichkeit. Mit der Klärung der Frage, wo die Grenze zwischen militärischem Flugbetrieb und Kunstflug zu ziehen sei, wurde der damals bereits ehemalige Inspekteur der Luftwaffe, Johannes Steinhoff, beauftragt.²²³ Dieser gab die Auskunft, dass diese Elemente weder rechtlich noch praktisch voneinander abzugrenzen seien. Flugfiguren des Kunstfluges seien ebenso Teil der militärischen Flugausbildung.²²⁴ Die den folgenden politischen Debatten zugrundeliegenden Fragen waren, ob derartige Technikkatastrophen im Austausch für andere Sicherheiten akzeptabel waren und ob die politischen Entscheidungsträger hierfür verantwortlich zu machen seien.

*Tribut an den Fortschritt? Politische Deutungen der Katastrophe
von Ramstein und die Inszenierung von Trauer*

Bereits am 3. September fand in Ramstein die Trauerfeier für die Toten der Flugtagkatastrophe in der dortigen St. Nikolauskirche statt. Diese Trauerfeier war eine politische Veranstaltung, die sich in erster Linie durch performative Trauerpraktiken und Deutungsversuche auszeichnete. Im Vordergrund standen die dazu angereisten Politiker, deren Selbstpräsentation die Journalisten, die sich zuvor als »Anwälte« der Betroffenen und der Aufklärung geriert hatten, in ihren Berichten und Fotografien Rechnung trugen.²²⁵

223 Vgl. Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses, Drucksache 11/5354, S. S: 18.

224 Vgl. ebd.

225 Vgl. Auch der Himmel über Ramstein trug Trauer, in: Mainzer-Rhein-Zeitung

Bereits die Sitzordnung ließ den Stellenwert der vorwiegend männlichen Teilnehmenden erkennen: In den ersten Reihen der Kirche konnten auf der linken Seite Bundespräsident Richard von Weizsäcker, Ministerpräsident Bernhard Vogel, der italienische Senatspräsident Giovanni Spadolini, der amerikanische Botschafter Richard Burt, der italienische Botschafter Raniero d'Archirafi und der italienische Verteidigungsminister Valerio Zanone Platz nehmen.²²⁶ Hinter ihnen saßen der deutsche Verteidigungsminister Rupert Scholz, der SPD-Vorsitzende Hans-Jochen Vogel und die Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen, Hessen und des Saarlandes.²²⁷ Bundeskanzler Helmut Kohl, obgleich er selbst Bernhard Vogels Vorgänger im Amt des rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten war, ließ außer Beileidsbekundungen und allgemeinen Anweisungen zur schnellen »unbürokratischen Hilfe« wenig zum Ramsteiner Unglück verlauten.²²⁸ Auf der rechten Seite saßen hinter den kirchlichen Amtsträgern, dem evangelischen Kirchenpräsidenten Werner Schramm, dem Bischof von Speyer Anton Schlembach und dem Speyerer Dekan Helmut Pflanz, die etwa 200 teilnehmenden Angehörigen.²²⁹ Überlebende und Angehörige hatten an der Gestaltung des Gottesdienstes ebenso wenig Anteil wie an der Gestaltung des Gedenkgottesdienstes ein Jahr darauf, wenngleich die Übernahme größerer Gestaltungsaufgaben möglicherweise eine Überforderung der Geschädigten dargestellt hätte.²³⁰ Obwohl es sich um eine Trauerfeier für die Toten der Flugtagkatastrophe handelte, spielten die anwesenden Hinterbliebenen und Überlebenden nur eine untergeordnete Rolle als stille Repräsentanten der Betroffenen und als Zuhörerschaft. Für die übrigen GottesdienstbesucherInnen waren vor der Kirche Bänke und Lautsprecher aufgestellt worden, damit das Geschehen auch draußen zu verfolgen war.²³¹ Im Zentrum der Veranstaltung standen die Reden der kirchlichen und politischen Repräsentanten, die das Geschehene hinsichtlich seiner Sinn-

vom 5. 9. 1988; »Ramstein auch ein Stück gelebter Mitmenschlichkeit«, in: Allgemeine Zeitung vom 5. 9. 1988; Freundschaft mit den USA beschworen, in: Die Rheinpfalz vom 5. 9. 1988; vgl. auch »Es ist wahr – Viele warnten«, in: Frankfurter Rundschau vom 5. 9. 1988; vgl. auch: »Der Blitz vom Himmel hat unsere Illusionen zerferzt«, in: Frankfurter Allgemeine vom 5. 9. 1988; vgl. Nur die Trauer ist gleich, in: Die Zeit vom 16. 9. 1988.

226 Vgl. die Aufzählung der Sitzordnung in: Auch der Himmel über Ramstein trug Trauer.

227 Vgl. ebd.

228 Kohl: Konsequenzen aus Katastrophe ziehen, in: Die Rheinpfalz, 30. 8. 1988.

229 Vgl. Auch der Himmel über Ramstein trug Trauer.

230 Ablaufplan Ökumenischer Gedenkgottesdienst zum Jahrestag des Flugtagkatastrophe Ramstein 1988 in der St. Nikolauskirche in Ramstein, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585.

231 Vgl. Auch der Himmel über Ramstein trug Trauer.

zusammenhänge und Konsequenzen interpretierten. Zwei Positionen lassen sich dabei ausmachen: Machten vor allem die deutschen Redner die Notwendigkeit eines Umdenkens hinsichtlich der Fortführung von Flugtagen deutlich, aber sparten dabei die Grundsatzfrage nach der Verwendung der riskanten Technik aus, so verwiesen die Repräsentanten Italiens und der USA auf Unfälle als unvermeidliche Tribute an den Fortschritt.

Kirchenpräsident Schramm ging anders als sein Vorredner Bischof Anton Schlembach auf die Auseinandersetzungen im Vorfeld des Flugtages ein.²³² Die katholische Kirche hielt sich aus der Sicht der Betroffenen mit öffentlich-politischem Beistand für die Betroffenen auch in den Monaten und Jahren nach der Katastrophe zurück und unterstützte deren öffentliches Auftreten und den Wunsch nach einem Gedenken in ihrem Sinne kaum.²³³ Schramm hingegen hatte zum Boykott des Flugtages aufgerufen und sich so politisch auf die Seite der FlugtagsgegnerInnen begeben.²³⁴ Die menschliche Hybris in Bezug auf die Technik habe sich als fatal erwiesen, führte er aus, sodass der »Blitz vom Himmel« zahlreiche Tote und Verletzte hinterlassen habe.²³⁵ Flugvorführungen als trügerische »Illusion« zu begreifen, machte es möglich, versöhnliche Töne anzustimmen und bei den Befürwortern des Flugtages ohne Schuldzuweisungen auf Einsicht zu hoffen.²³⁶ Diese Deutung verwies auf die Technik, deren Verführungskünsten die Befürworter erlegen waren, ohne die Risiken zu erkennen, womit eine Ahnungs- und Absichtslosigkeit sowie menschliche Schwäche unterstellt werden konnten. Der Unfall aber, suggerierte die Predigt, müsse nun diese Illusionen beseitigt haben.²³⁷ Die musikalische Gestaltung stand ganz in diesem Sinne: Das Orchesterstück »Ouvertüre zu dem Trauerspiel ›Coriolan‹« Ludwig van Beethovens passte zum Appell des Umdenkens.²³⁸ In diesem Trauerspiel geht es um den römischen Patrizier Coriolan, der aus gekränkter Ehre seine eigenen Mitbürger angreift und im letzten Moment von seiner Mutter zur Umkehr überredet wird, woraufhin er sich aus Zerrissenheit selbst tötet.²³⁹ Will man diese Stückauswahl als Botschaft interpretieren, so mag dies im Hinblick auf eine

232 Vgl. Ansprache in der Trauerfeier für die Toten in Ramstein am Samstag, 3. September 1988 von Anton Schlembach, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585.

233 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 125.

234 Vgl. Ansprache in der Trauerfeier für die Opfer in Ramstein am Samstag, 3. September 1988 von Werner Schramm, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585.

235 Ebd.

236 Ebd.

237 Vgl. ebd.

238 Gottesdienstablauf Trauerfeier für die Toten des Unglücks auf dem Flugplatz Ramstein in der St. Nikolauskirche Ramstein.

239 Vgl. William Shakespeare, Coriolanus (ediert von Lee Bliss, Brian Gibbons), Cambridge 2010.

Hoffnung auf eine Umkehr der RegierungspolitikerInnen zu deuten sein. Mit der Akzeptanz von gefährlicher Technik und vor allem von Kampfflugzeugen hatten sie in dieser Lesart letztlich die Heimat in Gefahr gebracht, um schließlich doch davon abzulassen. »Heimat« war nach Lou Marin ein Topos der Friedensbewegung, der lokalen und überregionalen Widerstand gegen die Gefährdung der Nation durch ausländische, in der Regel amerikanische Mächte mobilisieren sollte.²⁴⁰

Als Haupttakt der Trauerfeier konnte man die Ansprachen des Botschafters der Vereinigten Staaten Burt, des italienischen Botschafters d'Archirafi und des rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten Vogel betrachten. Gemeinsam hatten alle Reden, dass sie die Anteilnahme an der Trauer der Hinterbliebenen und am Schmerz der Verletzten betonten und tri-nationale Verbundenheit in der Trauer hervorhoben.²⁴¹ Trotz der Katastrophe beschworen alle drei Redner die unverbrüchliche Freundschaft, die sich in gegenseitiger Hilfe und aufopferndem Beistand aller Beteiligten gezeigt habe. Bernhard Vogel, der einen Image-Schaden der Region durch die Verbindung des Ortsnamens Ramstein mit der Katastrophe fürchtete, beteuerte wenig hoffnungsvoll, dass Ramstein nicht »zum Synonym einer Katastrophe werden« dürfe, sondern »Symbol der Freundschaft und der guten Nachbarschaft bleiben« solle.²⁴² Die Katastrophe wurde von ihm als einender Schicksalsschlag gedeutet, der die Verbündeten zusammenbringen solle, statt sie zu entzweien, womit dem schrecklichen Ereignis trotz allen Schmerzes Sinnhaftigkeit zukäme.

Die Frage nach Schuld und Verantwortung war der Elefant im Raum, auf den d'Archirafi und Burt nur implizit eingingen: Indem sie technische Unglücke als Schicksalsschläge und Begleiterscheinungen des modernen Lebens interpretierten, verwiesen sie die endgültige Kontrolle über Technik an eine

240 Vgl. Lou Marin, GIs under Siege. The German Peace Movement Confronts the U. S. Military, in: Thomas Maulucci, Detlef Junker (Hrsg.), GIs in Germany. The Social, Economic, Cultural, and Political History of the American Military Presence, Washington (DC), Cambridge 2013, S. 330-345, hier S. 334.

241 Vgl. Ansprache des amerikanischen Botschafters Richard R. Burt aus Anlaß der Trauerfeier für die Toten des Unglücks von Ramstein am 3. September 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585; vgl. Ansprache bei der Trauerfeier in Ramstein am 3. 9. 1988 von Raniero Vanni d'Archirafi. in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585; vgl. Ansprache von Ministerpräsident Bernhard Vogel zur Trauerfeier für die Toten des Unglücks auf dem Flugplatz Ramstein, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585.

242 Vgl. Ansprache von Ministerpräsident Bernhard Vogel zur Trauerfeier für die Toten des Unglücks auf dem Flugplatz Ramstein. Vgl. die Meldungen der Zeitungen, beispielsweise: »Ramstein muß Symbol für die Freundschaft bleiben«, in: Pirmasenser Zeitung vom 5. 9. 1988; vgl. auch: Freundschaft mit den USA beschworen, in: Die Rheinpfalz vom 5. 9. 1988.

metaphysische Macht. Das Versagen der Technik und deren Opfer waren nach dieser Logik unvermeidliche, aber zugleich alltägliche Übel, die als Preis für die Vorteile eines technischen »Fortschritts« gezahlt würden. Potenter werdende Technik gehe einher mit größeren Gefahren. Zwischen militärischer und zivil genutzter Technik machte d'Archirafi keinen Unterschied. Deutlich wurde diese Interpretation in seiner Ansprache:

Das moderne Leben weist leider neben den Vorteilen des Fortschritts unvermeidliche Risiken auf. Es fordert zuweilen einen hohen Tribut. Die Spanne zwischen Leben und Tod ist heutzutage, in den Taten eines jeden Tages nur noch klein [...]. Und Aufgabe der Gesellschaft ist es, sich selbst so zu gestalten, daß diese Risiken und Gefahren auf ein Minimum reduziert werden. Doch das kann nicht immer gelingen; auch weil die Schicksalhaftigkeit bisweilen die Rolle des Protagonisten übernimmt.²⁴³

Das Schicksal als Akteur zu deuten, hieß allerdings auch, Verantwortung von sich zu weisen. Demut vor der Begrenztheit menschlicher Kontrolle, auf die Burt in seiner Ansprache einging, lenkte die Suche nach Verantwortung weg von menschlichen Akteuren.²⁴⁴ Die unheilvolle Liaison von Technik und Schicksal wurde einmal wieder als Interpretationsmuster bemüht. Wenn die Technik die Schuld am Unglück traf, waren Menschen machtlos. Menschliche Opfer waren somit Tribute an den Fortschritt. Italien rückte nach dem Flugtagunglück von Ramstein nicht von Flugtagen, Kunstflügen oder der *Frecce Tricolori* ab, sondern behielt diese bei.²⁴⁵

Vogel, der die deutsche Seite des tri-nationalen Bündnisses repräsentierte, gab sich hingegen nachdenklicher, was nicht zuletzt wohl auch dem innenpolitischen Druck geschuldet war. Vogel, der die erneut stattgefundenen Tief- flüge am Tag nach der Katastrophe als pietätlos verurteilt hatte, stellte die BesucherInnen des Flugtages, die auf ungeahnte und erschreckende Art und Weise »Opfer« der Technik geworden waren, stärker in den Fokus seiner Ansprache, als es seine Mitredner getan hatten.²⁴⁶ Eine deutliche Absage an Flug- tage – zumindest in Ramstein – stellte eine deutliche politische Positionierung

243 Ansprache bei der Trauerfeier in Ramstein am 3. 9. 1988 von Raniero Vanni d'Archirafi.

244 Vgl. Ansprache des amerikanischen Botschafters Richard R. Burt aus Anlaß der Trauerfeier für die Toten des Unglücks von Ramstein am 3. September 1988.

245 Vgl. »Frecce Tricolori« fliegen weiter, in: Frankfurter Allgemeine vom 31. 8. 1988; vgl. auch Flugschau-Verbot als Überreaktion empfunden, in: Die Rheinpfalz vom 31. 8. 1988.

246 Vgl. Ansprache von Ministerpräsident Bernhard Vogel zur Trauerfeier für die Toten des Unglücks auf dem Flugplatz Ramstein.

dar, die sich allerdings gegen die Veranstaltung und nicht gegen die generelle Verwendung der Düsenjets wandte. Damit entsprach er dem innenpolitisch virulenten Ruf nach konkreten Konsequenzen aus der Katastrophe, die im Angesicht der Opfer nur billig erschienen mussten.²⁴⁷ Allerdings änderte dies nichts am Festhalten an der generellen Aufrüstungs- und Abschreckungspolitik.

Die Deutung der Ramsteiner Katastrophe als Schicksalsschlag offenbart die Persistenz von Schicksalsdeutungen im Zusammenhang mit derartigen technisch bedingten Katastrophen. Dass die damit einhergehende Entschuldung »des Menschen« aber nicht widerspruchsfrei hingenommen wurde und die Verantwortung für das Zusammentreffen von Bevölkerung und Technik zunehmend bei Entscheidungsträgern oder Betreibern gesehen wurde, deutet sich hier bereits an, wird aber im Folgenden noch vertieft werden. Deutlicher noch wurde dieser Wandel, der sich schon bei der Suche nach der Ursache und potenziell Schuldigen der Grubenkatastrophe von Lengede abzeichnete, in der Diskussion, die sich im September 1988 im rheinland-pfälzischen Landtag entspann und ebenso in den Medien geführt wurde. Die Fragen nach den Ursachen und den Verantwortlichen für die Katastrophe wurden bald nach dem Inferno gestellt.

Die treibenden Kräfte waren die Landtagsfraktionen der rheinland-pfälzischen SPD unter Rudolf Scharping und der rheinland-pfälzischen Grünen unter Gisela Bill sowie die betreffenden Ortsverbände. Paradoxerweise betonten die PolitikerInnen aller Fraktionen zwar, dass sie es im Angesicht der Toten und Verletzten und des grausamen Geschehens für unangebracht hielten, direkt nach dem Unglück über Verantwortungsfragen, Schuldzuweisungen oder Politik insgesamt zu sprechen – taten es aber dennoch und instrumentalisierten das Geschehen und seine Betroffenen, indem sie sie argumentativ in ihre Agenden integrierten.²⁴⁸ Die Opferwerdung der Menschen auf dem Flugfeld gebot diskursiv eine öffentliche Pause, eine Unterbrechung im Alltag, analog zu den traditionellen Trauergebräuchen, um öffentliche Trauer und Betroffenheit symbolisch auszudrücken. Doch es gab kaum merkliches politisches Innehalten, keine deutliche politische Zäsur im Tagesgeschäft. Dies ließ die aufgeheizte Dynamik dieser Tage nicht zu. Öffentliche Empörung rief überdies die Fortsetzung des mit dem Ramsteiner Flugtag zeitgleich stattfindenden Geschwaderfests

247 Vgl. ebd.

248 Vgl. Rede Rudolf Scharping in der Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, Transkript, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, S. 2300; vgl. Rede von Gisela Bill in der Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, Transkript, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, S. 2306.

in Nörvenich hervor, dessen Flugvorführungen und anschließendes Tanzvergnügen beim Hallenfest trotz der Nachrichten aus Ramstein nicht abgebrochen wurden.²⁴⁹

Die SPD, insbesondere Scharping, gaben an, dass sie keine parteipolitischen Vorteile aus dem Unglück ziehen wollten, dass Fragen nach Konsequenzen aber rasch zu stellen seien, bevor sie in Vergessenheit gerieten.²⁵⁰ Allerdings nutzten SPD und Grüne das Unglück und die Betroffenen als Argument im Kampf für ein generelles Flugschauverbot, und zugleich bekräftigte das Unglück die Forderungen nach dem Ende von Tiefflügen.²⁵¹ Es war in dieser Situation naheliegend, dass Forderungen nach Konsequenzen direkt nach dem Unglück gestellt wurden, ohne erst Tage verstreichen zu lassen – die öffentliche, vor allem mediale Aufmerksamkeit befand sich in unmittelbarer zeitlicher Nähe zum Geschehen auf ihrem Höhepunkt und ließ politischen Druck wirksam werden. Die berichterstattenden Medien können insofern als zeitlicher Taktgeber für die politische Diskussion um das Unglück von Ramstein, aber auch für andere Großereignisse betrachtet werden.

*Aus heiterem Himmel? Debatten um politische Verantwortung
für technische Risiken und Katastrophen*

Die politische Unterstützung der Flugtage war eine Frage der Abwägung zwischen der Verbesserung der Beziehung der bundesdeutschen Bevölkerung zu den Amerikanern in Deutschland auf der einen und dem Ausschluss der technischen Risiken, die mit den Flugzeugen und dieser Veranstaltung einhergingen, auf der anderen Seite. Im Sinne Conzes betraf diese Abwägung die Frage, welches dieser beiden Elemente versicherheitlicht werden sollte. Beim ersten ging es um Akzeptanzpolitik: Die direkte Begegnung mit dem US-amerikanischen Militär warb um Zustimmung zur Präsenz der Amerikaner in Westdeutschland und diente zugleich auch dem Abbau von Ängsten vor der Aufrüstung. Beim zweiten ging es um die konkrete Sicherheit der Besucher vor dem Hintergrund der sich als risikoreich bewiesenen Technik und darüber hinaus um die Akzeptanz von Maschinen, deren Hauptzweck das Töten und

249 Vgl. Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses, Drucksache 11/5354, S. 16, S. 19.

250 Vgl. ebd., S. 9.

251 Vgl. SPD: Gemeinsam Flugtage verhindern, in: Die Rheinpfalz vom 20. 9. 1988; Auch einzelne CDU-Politiker, wie Bernhard Vogel, sprachen sich für eine Verringerung der Tiefflüge aus. Vgl. Rheinland-Pfalz ist zu stark belastet, in: Die Rheinpfalz vom 24. 9. 1988. Der Kreistag von Kaiserslautern verabschiedete eine gemeinsame Resolution gegen die Flugtage: vgl. Kreistag einig: Nie wieder Flugtage, in: Die Rheinpfalz vom 20. 9. 1988.

die Zerstörung waren. Überlegungen zur Verantwortung für Technik und die Frage nach der Aufrüstung spielten in dieser Debatte zusammen.

Die Auseinandersetzung um das Unglück von Ramstein spitzte sich zu in einer Diskussion um politische Verantwortung für technische Risiken und daraus resultierende Unfälle. Dadurch, dass es sich um militärische Technik handelte, die Tod und Verderben gebracht hatte, waren die Fronten bereits durch vorherige Debatten gezogen. In den Auseinandersetzungen um »Ramstein« amalgamierten lokale Proteste, umwelt- und friedensaktivistische Grundsatz Einstellungen und parteipolitische Meinungskämpfe mit der Frage nach politischer Verantwortung für Technik.²⁵² Dabei kristallisierten sich zwei Standpunkte heraus.²⁵³ Es ging bei der Frage nach der Verantwortung aus Sicht der SPD und der Grünen darum, ob der Einsatz von gefährlicher (Militär-)Technik zu politischen Zwecken nicht als fahrlässig gelten müsse. Die Fraktionen vertraten den Standpunkt, dass Düsenjets grundsätzlich unsicher und folglich Flugvorführungen gefährlich waren. Da diese Technik derart riskant war, durfte sie nicht eingesetzt werden, sodass die Bevölkerung dadurch nicht in Gefahr gebracht wurde. Sie sahen es als politische Verantwortung aller deutschen Parteien und vor allem der regierenden Parteien an, gegen Flugschauen und auch gegen die Tiefflüge zu protestieren. Hinzu kam angesichts der kontroversen Ansichten über den Rettungsverlauf, ob die Vorsorge im zivil-medizinischen Bereich nicht zugunsten der militärischen Vorsorge und Abschreckung des Systemgegners bis hin zur Unterordnung unter amerikanische Souveränität vernachlässigt wurde. Aufseiten der angesprochenen CDU-Politiker wurde die Ansicht vertreten, dass Unfälle wie der auf der Air-Base zwar fraglos tragisch seien, aber trotz Sicherheitsvorkehrungen immer wieder vorkämen. Dies zu akzeptieren, gehöre zum Leben dazu. Die Notwendigkeit von Konsequenzen aber räumten sie dennoch ein.²⁵⁴

Die Zeit der politischen Aufklärung war nach Abschluss der offiziellen Trauerfeier mit dem 8. September 1988 in der Plenarsitzung des rheinland-pfälzischen Landtags gekommen. Auch diese Diskussion blieb auf die

252 Vgl. zur Friedensbewegung: Christoph Becker-Schaum, Philipp Gassert, Martin Klimke, Wilfried Maubach, Marianne Zepp, Einleitung. Die Nuklearkrise der 1980er Jahre, Nato-Doppelbeschluss und Friedensbewegung, in: dies. (Hrsg.), »Entrüstet Euch«. Nuklearkrise, Nato-Doppelbeschluss und Friedensbewegung, Paderborn, München, Wien u. a. 2012, S. 7-37.

253 Diese Standpunkte kristallisierten sich besonders deutlich in der Landtagssitzung vom 8.9.1988 heraus und spiegeln sich in Pressemeldungen wider, die im Folgenden zitiert werden.

254 Vgl. Rede von Innenminister Rudi Geil in der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8.9.1988, Transkript, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, S. 2310; Näheres dazu in den folgenden Ausführungen.

Möglichkeiten deutscher Politik beschränkt. Um die Amerikaner ging es nur im Sinne einer externen, weitgehend autonom agierenden Macht.

Rudolf Scharping beschwor in seiner Rede Bilder unbeschwerter, ahnungsloser Menschen herauf, die »auf das fehlerfreie Zusammenwirken von Mensch und Maschine [vertrauten] und die auch vertraut haben auf die politische Ermunterung, dieser Tag sei ein Fest der Freundschaft, der deutsch-amerikanischen Freundschaft.«²⁵⁵ Das Motiv ahnungsloser »Opfer«, das parallel dazu von den Medien bildlich und erzählerisch forciert wurde, sollte auch hier die Kluft zwischen Verratenen und Verantwortlichen illustrieren. Die »Opfer«, die Toten und Verletzten und ebenso die Hinterbliebenen nahmen als Kollektiv den Großteil der Einleitung zu Scharpings Rede ein. Sie stellten die argumentative Folie für die weiteren Folgerungen dar, die er formulierte:

Sie, die Verletzten und ihre Angehörigen stehen mit einer eindringlichen, leisen und deshalb so völlig unüberhörbaren Frage vor uns: Mußte das sein? Mußte das wirklich sein? Wer von Opfern spricht, muß nach Verantwortung fragen, nach Verantwortung danach, daß der Flugtag überhaupt stattfinden konnte, danach, daß ein hohes Risiko eingegangen wurde, und danach, daß gegen dieses Risiko keine angemessenen Vorkehrungen getroffen wurden.²⁵⁶

Für die Zuweisung von Verantwortung war es entscheidend, ob das Unglück absehbar oder unvorhergesehen war. Obgleich keine definitorische Auseinandersetzung mit den Begriffen Verantwortung und Schuld stattfand, wurden die Begriffe in der gesamten Debatte doch implizit gegeneinander abgegrenzt. Aus Sicht der Oppositionsparteien SPD und Grüne war es durch zahlreiche Abstürze von Militärmaschinen in den Monaten und Jahren vor dem 28. August erwiesen, dass diese Technik und das Zusammenwirken von Mensch und Technik ein massives Risiko bargen.²⁵⁷ Auch hatte es bereits tödliche Unfälle bei Flugschauen gegeben, nicht zuletzt den Absturz des *Starfighter* zu Pfingsten 1983 bei Frankfurt am Main, durch den die als »Opfer« dieser Katastrophe nach ihrem Tod bekannt gewordene Gesine Wagner und weitere fünf Familienmitglieder zu Tode kamen.²⁵⁸ Ein Risiko war folglich

255 Rede von Rudolf Scharping in der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, S. 8-II, hier S. 9.

256 Vgl. ebd.

257 Ähnlich zu diesem Thema: Rede von Gisela Bill in der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988.

258 Darauf bezog sich bereits vor der Katastrophe von Ramstein der Stadtrat von Kaiserslautern und Landtagsabgeordnete Hans Hermann Dieckvoß (FDP). Vgl.

durchaus bekannt. Allein dies habe zu einem gezielten und nachdrücklichen Hinwirken auf ein Flugtagverbot führen müssen – auch ohne dass dies im direkten Zuständigkeitsbereich angesiedelt sei.²⁵⁹ Scharping wusste darüber hinaus selbst die Kaiserslauterner Kreistagsfraktionen der CDU und FDP und damit die gesamte Lokalpolitik auf seiner Seite; sie hatten mehrere Resolutionen gegen den Flugtag in Ramstein unterstützt.²⁶⁰ Diese Position bekräftigte der Kreistag nach der Katastrophe, und auch Ministerpräsident Vogel sprach sich gegen Flugtage aus.²⁶¹ Scharpings Argumentation wies Parallelen zum Denken Hannah Arendts auf: Wenngleich er bei Weitem nicht unterstellte, dass das Unglück mit Absicht herbeigeführt oder in irgendeiner Form gewollt war, was den Verantwortungsbegriff von dem Begriff der Schuld²⁶² abgrenzte, so galt doch nach dieser Logik, dass jede handelnde Person, insbesondere Politiker, mit ihrem Tun ständigen Einfluss auf den Verlauf und die Entwicklung der Dinge ausübe und so eine persönliche Mitverantwortung trage, auch wenn dazu die »formale Kompetenz« nicht gegeben sei.²⁶³ Marianne Zepp betont, dass die »Betonung einer wertebetonen Verantwortung, abgeleitet aus der Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus«, die »Friedenskultur« der Bundesrepublik prägte.²⁶⁴ Insofern hätten die Regierungspolitiker es trotz bekannter Risiken unterlassen, gegen die Ausführung des Flugtages zu wirken, und dabei die potenzielle Opferwerdung der Zuschauenden in Kauf genommen.

Insbesondere bei Schäden durch komplexe Technik bestand das Problem hinsichtlich der Verantwortungsfrage darin, dass häufig niemand persönlich als Individuum den Schaden hervorgebracht hatte und daher keine

Rede von Hans Hermann Dieckvoß. Plenarprotokoll der 6. Sitzung des Landtags Rheinland-Pfalz (11/6) vom 16. Juli 1987, S. 285; vgl. Rede von Rudolf Scharping in der Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, S. 9; Siehe hierzu auch Wagner, *Im Feuer ist mein Leben verbrannt*.

259 Vgl. Rede von Rudolf Scharping in der Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, S. 13.

260 Vgl. ebd.

261 Vgl. Kreistag einig: Nie wieder Flugtag, in: *Die Rheinpfalz* vom 20. 9. 1988; vgl.: *In Ramstein kein Flugtag mehr*.

262 Hahn, Scharping in: *Guten Morgen aus Mainz, Ramstein – Landtagsdebatte, SWF-Hörfunk*, gesendet am 7. 8. 1988, 7.20 Uhr, Transkript, in: LHA Koblenz, Best. 700, 296 Nr. 813, S. 2.

263 Vgl. Rede von Rudolf Scharping in der Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, S. 9; vgl. Janina Loh, *Verantwortung bei Hannah Arendt. Die Geburt der doppelten Daseinsverantwortung*, in: *Archiv für Begriffsgeschichte* 58 (2016), S. 159–189, hier S. 188; vgl. Hannah Arendt, *Einige Fragen der Ethik*, Teil I, in: Jerome Kohn (Hrsg.), *Hannah Arendt, Über das Böse. Eine Vorlesung zu Fragen der Ethik*, S. 9–45, hier S. 21–24, S. 26–28, S. 37.

264 Zepp, *Ratio der Angst*, S. 141.

individuelle Verantwortung (juristisch) festzustellen war.²⁶⁵ Dies ist auch auf andere technische Unglücke übertragbar, da es sich um eine Gesamtproblemlage handelt.²⁶⁶ Dennoch wird deutlich, dass die Katastrophe nicht unhinterfragt auf das Walten des Schicksals zurückgeführt wurde, sondern auf den Umgang mit Technik durch Menschen.

Ein Verbot des Flugtages lag nicht im Zuständigkeitsbereich des rheinland-pfälzischen Landtages, und auch die Bundesregierung hatte eine rechtliche Handhabe im Vorfeld stets verneint und weitere Interventionen abgelehnt.²⁶⁷ Daher lehnten die Regierungspolitiker auch eine Verantwortung für das Flugtagunglück ab, während SPD und Grüne eine moralische Verpflichtung zur Abwehr der Flugtage und ihrer Gefahren sahen, woraus sich ihrer Sicht nach eine Mitverantwortung der Bundes- und Landesregierung für die Katastrophe ergab.²⁶⁸ Im Jahr vor dem Unglück hatte die rheinland-pfälzische SPD-Fraktion in Übereinkunft mit den Grünen für eine deutliche Willensbekundung des rheinland-pfälzischen Parlaments gegen die Flugtage plädiert, um in »Verhandlungen mit dem Bundesverteidigungsministerium und den Alliierten die dargelegten Ziele und einen Tag des ruhigen Himmels zu erreichen«, wie der SPD-Abgeordnete Roland Lang es formulierte.²⁶⁹ Lang war es auch, der nach der Katastrophe erklärte: »Der 28. August ist aber kein Tag, der bewältigt werden kann.«²⁷⁰ Lang sah keine Möglichkeit, die Katastrophe ohne Konsequenzen abzuschließen und sie hinter sich zu lassen, sondern plädierte für das Aufzeigen von Verantwortlichkeiten.²⁷¹

Zwar besaß das Verteidigungsministerium eine Genehmigungskompetenz nach dem deutschen Luftfahrtgesetz, aber im Genehmigungsverfahren selbst

265 Vgl. Susanne Hahn, Norm und Verantwortung, in: Archiv für Rechts- und Sozialphilosophie 100 (2014) 4, S. 429-449, hier 441-442.

266 Zugleich ist darin ein ähnliches juristisches Problem wie bei der Aufarbeitung der systematischen Ermordung der zahlreichen Opfergruppen während des Zweiten Weltkrieges insofern zu erblicken, dass auch hier individuelle Schuld in zahlreichen Fällen kaum nachweisbar war, das System aber nicht ohne ihr Zutun funktionieren konnte.

267 Vgl. Adolf Schnarr in: Plenarprotokoll der 6. Sitzung des Landtags Rheinland-Pfalz, S. 276; vgl. auch den Beitrag: Flugschau-Verbot gegen das Gesetz, in: Staatszeitung vom 15. 8. 1988.

268 Deutlich dazu Rudolf Scharping in einem Radiointerview: Guten Morgen aus Mainz, Ramstein – Landtagsdebatte, SWF-Hörfunk, gesendet am 7. 8. 1988, 7.20 Uhr. Vgl. ebenso: Schreiben des Grünen-Kreisverbands Kaiserslautern-Land an Landrat Tartert vom 27. 9. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585.

269 Rede Roland Lang, in: Plenarprotokoll der 6. Sitzung des Landtags Rheinland-Pfalz (II/6) vom 16. Juli 1987, S. 276.

270 Rede Roland Lang bei der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, S. 35.

271 Vgl. ebd.

lag die Krux: Die Flugtage waren den Antragstellern zu genehmigen, sofern keine Bedenken hinsichtlich der Sicherheitsmaßnahmen vorlagen.²⁷² Für sämtliche Sicherheitsvorkehrungen waren die Veranstalter auf dem ihnen zur Nutzung überlassenen Gebiet verantwortlich, dazu gehörten gemäß STANAG 35 33 neben den Maßnahmen zur Gefahrenrettung und Brandbekämpfung auch die Einhaltung von Sicherheitsabständen oder die Einschätzung der Wetterbedingungen für die Flugvorführungen.²⁷³ Zudem waren nach Flugbetriebsweisung GAFO 1/84 (*German Air Force Office – Military Flight Operations Regulation*) Flugtage beim Luftwaffenamt anzumelden, das zu überprüfen hatte, ob Überschneidungen mit anderen Veranstaltungen vorlagen, Ballungsgebiete vom Überflug ausgenommen und Ausnahmen für Wochenendflugverbote zu erteilen waren.²⁷⁴ Allerdings bestanden aus der Sicht der deutschen Behörden hinsichtlich der Einhaltung und Verwirklichung der Sicherheitsmaßnahmen keine Kontrollbefugnisse.²⁷⁵ Man musste sich, ganz im Sinne der Freundschaft, auf die Angaben verlassen und die Genehmigung erteilen. In dieser Lage setzten die rheinland-pfälzischen SPD- und Grünenfraktionen auf Willensbekundungen und Verhandlungen mit den amerikanischen Streitkräften.²⁷⁶ Zu solch einer Entschließung kam es aufgrund entgegengesetzter Meinungen der CDU-Fraktion im Parlament jedoch nie. Die FDP problematisierte in der Debatte durchaus die Sicherheitsfrage, wollte sich aber nicht auf ein Für oder Wider festlegen.²⁷⁷ Letztendlich wurde die Sache dem Innenausschuss zur Beratung überwiesen.²⁷⁸

Im Aufruf, zum Flugtag zu kommen, erblickten die PolitikerInnen der SPD und der Grünen die entscheidende Mitverantwortung – die allerdings von Innenminister Rudi Geil mit den Worten zurückgewiesen wurde, dass Politik keine »Universalverantwortung« übernehmen könne, dies würde die »Verantwortung jedes einzelnen Menschen überflüssig machen«.²⁷⁹ Die Haltung der Regierungsparteien zum Flugtag habe auf einer »Güterabwägung« basiert, bei der sowohl »moralische Maßstäbe« als auch der »gesellschaftliche Kontext«

272 Vgl. Bittlinger, Kuhn, Ramstein, S. 2768-2773.

273 STANAG 35 33 FS, Sicherheitsvorschriften für Flugvorführungen und Statische Ausstellungen, 4. Ausgabe vom 4. Juli 1985, S. 2-3, S. 5.

274 Vgl. Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses, Drucksache 11/5354, S. 25.

275 Vgl. ebd., S. 96.

276 Vgl. ebd., S. 25; vgl. GAFO 1/84 als Anlage des Untersuchungsberichts auf S. 250-254.

277 Vgl. Rede von Staatsminister Rainer Brüderle, in: Plenarprotokoll der 6. Sitzung des Landtags Rheinland-Pfalz, S. 281.

278 Vgl. ebd.

279 Rede von Innenminister Rudi Geil in der Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, Transkript, S. 2310.

sowie die »Freiheit und Mündigkeit unserer Bürger« und nicht zuletzt auch die deutsch-amerikanische Freundschaft grundlegend ausschlaggebend gewesen seien.²⁸⁰ Im selben Zuge gestand er ein, dass das Risiko des Flugtages zuvor falsch eingeschätzt worden sei, erklärte Irrtümer aber zu einem »Teil unserer Lebensabläufe«.²⁸¹ Georg Adolf Schnarr (CDU) hatte in einer Aussprache über den Flugtag 1987 angegeben, »diese akrobatischen Flugvorführungen sind für die beteiligten Besucher völlig ungefährlich. Die Besucher, die dort sind, nehmen sie gerne wahr. Die Flugvorführung birgt ein Risiko in sich, wie alles im Leben.«²⁸²

Geil wies den Vorwurf, der Flugtag sei zuvor verharmlost worden, mit dem Argument persönlich von sich, er habe im Landtag 1987 selbst auf Gefahren im Kontext des Flugtages hingewiesen – die Risiken seien dementsprechend allgemein bekannt gewesen.²⁸³ Geil verwies die Verantwortung somit zurück an die Flugtagbesuchenden, die mit ihrem Kommen das Risiko selbst auf sich genommen hätten, was ihnen als mündigen BürgerInnen aber auch zuzugestehen sei. So schieden sich die Geister zusätzlich an der Frage: Waren die Verletzten und Toten mündige Bürgerinnen und Bürger, die je für sich zwischen Risiko durch Technik und Vergnügen abgewogen hatten und vom Schicksal getroffen worden waren? Oder waren sie getäuschte Volksfestbesucherinnen, die einen vergnüglichen Nachmittag mit faszinierender Technik verbringen wollten, aber dem technischen Risiko zugunsten der Rüstung und politischen Beziehungen, überspitzt formuliert, »geopfert« worden waren? Letztere Position brachte Gisela Bill in einer Rede vor rheinland-pfälzischen Landtag am 8. September 1988 deutlich zum Ausdruck.²⁸⁴

Das Risiko galt als verhältnismäßig; es wurde in Kauf genommen, und es wurde billigend mit angesehen, daß u. a. ein Regierungspräsident Schädler eindringlich zum zahlreichen Besuch des Flugtages in Ramstein aufgerufen hat. Zur Verfolgung seiner und Ihrer politischen Ziele, nämlich der Erhöhung der Akzeptanz des milliardenteuren Kriegsgeräts und des gesamten Militärapparates in der Bevölkerung, wurde das Vertrauen, das viele Menschen nun einmal in Worte und Taten ihrer Obrigkeit haben, mißbraucht.²⁸⁵

280 Ebd.

281 Ebd.

282 Rede Adolf Schnarr, in: Plenarprotokoll der 6. Sitzung des Landtags Rheinland-Pfalz, S. 277.

283 Vgl. Rede Geil in der Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, S. 27.

284 Rede Gisela Bill, Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, S. 18-19.

285 Ebd.

Über diese Extrempositionen ließ sich keine Einigung finden. Auch die »öffentliche Meinung« der Bevölkerung, sofern man diese anhand von Interviews, Leserbriefen und einzelnen Zuschriften feststellen kann, teilte sich ebenso wie die Kommentare der Feuilletons entlang dieser Auffassungen.²⁸⁶

Überdeutlich wurde die Spaltung entlang der parteipolitischen Grenzen in der Frage nach der Verantwortung, als die vom Verteidigungsausschuss zur Untersuchung eingesetzte Kommission aus Mitgliedern der CDU/CSU- und FDP-Fraktionen und der SPD und Grünen zu keinem gemeinsamen Ergebnis gelangte. Die Aufklärung der Abläufe um die Genehmigung und Durchführung des Flugtages sowie der Vorsorge- und Rettungsmaßnahmen wurde von parteipolitischen Konflikten und Skandalen überlagert, sodass letztendlich keine Einigkeit darüber zustande kam. In der Folge wurden zwei widerstreitende Abschlussberichte vorgelegt. Die Verfasser des Mehrheitenberichtes warfen der Opposition vor, dem Bundesverteidigungsminister und den US-Streitkräften aus wahlkampfaktischen Gründen Fehlverhalten nachweisen zu wollen, um diese dadurch zu diskreditieren.²⁸⁷ Der Mehrheitenbericht der CDU/CSU und FDP berief sich auf die Rechtmäßigkeit der Genehmigung und der Vorbereitungen des Flugtages und verwies die Alleinschuld an den Solopiloten.²⁸⁸ Die beteiligten Mitglieder der SPD-Fraktion sahen sich von der Abfassung des Schlussberichtes ausgeschlossen, der nach Angaben des Minderheitenberichtes ohne das Wissen der SPD vorgelegt wurde.²⁸⁹ Dies habe die SPD veranlasst, einen eigenen, abweichenden Bericht vorzulegen, in

- 286 Bei der Redaktion der *Rheinpfalz* ging eine regelrechte Flut an Leserbriefen ein. Vgl. »Die Heuchelei der Verantwortlichen«: Briefe an die Redaktion, in: Die Rheinpfalz vom 3. 9. 1988; vgl. die Fortsetzung der Reihe der eingegangenen Leserbriefe: »Als ob nichts passiert wäre«: Briefe an die Redaktion, in: Die Rheinpfalz vom 3. 9. 1988; vgl. ebenso: »Die Verantwortung will keiner tragen«: Briefe an die Redaktion, in: Die Rheinpfalz vom 13. 9. 1988; und »Mit Katastrophe nicht zu rechnen«: Briefe an die Redaktion, in: Die Rheinpfalz vom 1. 10. 1989; vgl. außerdem briefliche Zuschriften mehrerer Absender an Landrat Tarrter, die ihn als verantwortlich bezeichnen, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585; vgl. auch exemplarisch die Stellungnahme eines Kommentators: Fred Blinn, Welche Lehren aus Ramstein?, in: Pfälzischer Merkur vom 28. 8. 1989; vgl. auch Kommentar von Helga Kirchner in den Tagesthemen, ARD, gesendet am 8. 9. 1988, 22.15 Uhr, Transkript in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 578; vgl. auch den Artikel kurz nach der Katastrophe: Betroffenheit und Empörung nach Ramsteiner Katastrophe. In Dörfern rund um den Flugplatz herrscht Zorn über die Politiker, in: Pirmasenser Zeitung vom 30. 8. 1988.
- 287 Vgl. Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses, Drucksache 11/5354, S. 66; vgl. auch: CDU: Ramstein-Agitation der SPD, in: Die Rheinpfalz vom 23. 8. 1989.
- 288 Vgl. Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses, Drucksache 11/5354, S. 18.
- 289 Vgl. ebd., S. 69. Zu diesem Streit vgl. auch: Heftiger Ramstein-Streit mit der Opposition, in: Die Rheinpfalz vom 9. 9. 1989.

dem sowohl die Vorkehrungen für den Flugtag als unzureichend bewertet und die Möglichkeit des deutschen Verteidigungsministers zur politischen Intervention vor dem Flugtag diskutiert wurden, die er aber unter Nichtbeachtung des Risikos und der Warnungen nicht ausgeschöpft habe.²⁹⁰ Insofern verneinte die SPD die Alleinschuld des Piloten und sah »die fliegerischen Fehler [als] das letzte Glied in einer langen Kette verhängnisvoller Versäumnisse« an.²⁹¹ Zuvor hatte eine tri-nationale Untersuchungskommission »menschliches Versagen« als alleinige Ursache für die katastrophale Kollision festgestellt.²⁹² Aus der Perspektive der SPD aber war der Flugtag mit seinen Risiken in geradezu fahrlässiger Weise zugelassen worden und seine Untersuchung ein Mittel zum Zweck der Entlastung des Bundesverteidigungsministers, der US-Streitkräfte und weiterer Verantwortlicher.²⁹³

Der mediale Widerhall war groß, als Details zum Genehmigungsverfahren des Flugtages bekannt wurden. Nach Medienberichten sei die Genehmigung nicht schriftlich erfolgt, sondern lediglich in mündlicher Kommunikation beim Bundesverteidigungsministerium erteilt worden.²⁹⁴ Die Genehmigung für den Flugtag musste vonseiten der Air-Force eingeholt werden, doch war diese von der deutschen Behörde zu erteilen, wenn keine Sicherheitsbedenken bestanden.²⁹⁵ Die Prüfung Letzterer erschienen sowohl der SPD als auch den berichterstattenden Medien aufgrund der Abwicklung der Genehmigung am Telefon allerdings fraglich.²⁹⁶ Nach Darstellung des Mehrheitsuntersuchungsberichtes der Untersuchungskommission gingen dieser Genehmigung jedoch weitere Prüf- und Kommunikationsschritte voraus.²⁹⁷

Die Weitergabe von internen Akten an einen mit Scholz bekannten Rechtsprofessor, der vom Untersuchungsausschuss bestellt worden war und ein für

290 Vgl. Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses, Drucksache 11/5354, S. 75.

291 Vgl. ebd., S. 181.

292 Vgl. ebd., S. 18; vgl. ebenso: Mitteilung an die Presse. Untersuchung zum Flugunfall in Ramstein abgeschlossen, 24. 10. 1988, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207.

293 Vgl. Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses, Drucksache 11/5354, S. 145. Die Fraktion der Grünen reichte keinen eigenen Bericht ein.

294 Vgl. Paragraphenreiterei überlagert Betroffenheit, in: Die Rheinpfalz vom 17. 12. 1988.

295 Vgl. Birtlinger, Kuhn, Ramstein, S. 2768-2773.

296 Vgl. Neuer Ärger im Ramstein-Ausschuß, in: Die Rheinpfalz vom 2. 12. 1988; 1400 Anträge auf Schadenersatz nach Ramstein-Katastrophe, in: Pfälzischer Merkur vom 29. 11. 1988; SPD rügt Weggabe von Ramstein-Akten, in: Die Rheinpfalz vom 29. 11. 1988.

297 Vgl. Deutscher Bundestag, Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses, Drucksache 11/5354, S. 27.

Scholz günstiges Gutachten verfasste, war nicht dazu geeignet, das Vertrauen in die Vorgänge rund um den Flugtag zu stärken.²⁹⁸ Die Untersuchungskommission, die mehrheitlich aus Parteimitgliedern der CDU und FDP bestand, entschied, dass die Weitergabe die »Unparteilichkeit« des Gutachters nicht beeinträchtigt hätte.²⁹⁹ Die Haltung der SDP dazu war eindeutig:

Auch in diesem Punkte nutzte die Mehrheitskoalition ihre Verfahrenshoheit bedenkenlos und ohne Rücksichtnahme auf Ziel und Zweck der Sacharbeit im Untersuchungsausschuß aus. Im Niederstimmen des Beweisantrages der SDP-Fraktion verdeutlichte sie ein weiteres Mal, daß sie ihre Mehrheit ausschließlich als politische Waffe in ihrer Abwehrschlacht zum Schutze ihrer Regierung benutzt und im Zweifel ihr Interesse an der Sachaufklärung im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand zurückstellt. Mit Ablehnung dieses Beweisantrages durch die Mehrheitskoalition wurde die Sacharbeit im Untersuchungsausschuß, der von vielen Betroffenen und der Bevölkerung als der zentrale und letzte Hoffnungsträger in bezug [sic!] auf die Aufklärung der Katastrophe von Ramstein angesehen wurde, ganz offensichtlich in einem zentralen Punkt unmöglich gemacht.³⁰⁰

Letztendlich entschied die Staatsanwaltschaft Zweibrücken, dass sich weder Bundesverteidigungsminister Scholz noch sein Vorgänger Manfred Wörner oder sonstige Verantwortliche im Zusammenhang mit der Genehmigung und der Durchführung des Flugtages der fahrlässigen Körperverletzung oder Tötung strafbar gemacht hatten.³⁰¹

Trotz des Ausbleibens einer Entscheidung in dieser Frage und personeller Konsequenzen wird anhand dieser Debatte eines deutlich: In dem Moment, in dem die Bevölkerung mit Technik in Berührung kam und diese auf das Funktionieren von Technik vertrauen musste, waren katastrophale Unfälle nicht mehr länger unangefochten als persönliche Schicksalsschläge oder unglückliche Fehler eines Einzelnen akzeptabel. Diese Haltung wurde deutlich von Werner Schramm als evangelischem Kirchenpräsidenten vertreten: »Wer Technik einsetzt, sich ihrer aussetzt, der muß alles tun, um diese Technik auch zu kontrollieren. Das Gebot der Sicherheit muß an erster Stelle stehen. Vor jedem anderen, politischen oder wirtschaftlichem Interesse«, äußerte er in einem Radiointerview zum Thema der Katastrophe.³⁰² Diese Ansicht

298 Vgl. ebd., S. 23, S. 84.

299 Ebd., S. 23.

300 Ebd. S. 84-85.

301 Vgl. Minister: Keine Anklage wegen Ramstein, in: Die Rheinpfalz vom 23. 6. 1989.

302 Wortlaut der Stellungnahme von Kirchenpräsident Werner Schramm in einer

traf auf militärische Technik ebenso wie auf andere Technik zu, wie das Beispiel der Atomtechnik offenbart. Mit der Problematisierung von Atomkraft wurde Technikpolitik, das bedeutet in diesem Zusammenhang politische Entscheidungen hinsichtlich des Einsatzes und der Nutzung von Technik, erstmals gesellschaftlich breit thematisiert. Mit der Entstehung der »grünen Politik«, die Andreas Pettenkofer trotz eines stellenweise aufgesetzt wirkenden religionssoziologischen Ansatzes verdienstvoll nachzeichnet, wurde Kerntechnik hinsichtlich ihres Zerstörungspotentials radikal abgelehnt, und in diesem Zuge bildete sich die deutsche Umweltbewegung heraus.³⁰³ Stand im Zentrum dieser nicht als homogen zu beschreibenden Bewegung das AKW als Chiffre der ultimativen und globalen Bedrohung, so entwickelte ein Zweig der Anti-Atomkraftbewegung Ende der 1970er eine »Katastrophenkosmologie« (Pettenkofer), in der Risiken durch andere Groß- und Industrietechniken angeprangert wurden.³⁰⁴ Mit dieser Generalisierung wurden technische Risiken und ihre potenziellen Auswirkungen auf Umwelt und Mensch breiter diskutiert. Nicht nur die globalen Auswirkungen des Kernkraft-GAU, sondern auch kleinere Katastrophen gerieten in den Blick der Bewegung. Im Sinne der Rhetorik der US-amerikanischen *environmental justice*, einer Strömung der dortigen Umweltbewegung, wurden ebenso lokale und soziale Zusammenhänge von technischen Risiken abseits der AKW-Problematik reflektiert.³⁰⁵ Mit der Etablierung der »grünen Politik«, der Umwelt- und Friedensbewegung wurde auch die rasche diskursive Bewältigung von Katastrophen in Frage gestellt, weil durch diese der zwingende Zusammenhang zwischen Technik und Fortschritt herausgefordert wurde.

Die Thematik der Verantwortung für den Einsatz und Schuldfragen für von Großtechnik verursachte Schäden hielt somit Einzug in den Diskurs über Technik abseits von Expertendebatten. Risikoabschätzung und die Verantwortung des Ingenieurs wurden längst in Fachkreisen debattiert, aber die Gefährdung durch Technik (bzw. Großtechnik) wurde erst im Laufe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einem größeren gesellschaftlichen Problem- und Protestfeld.³⁰⁶ Das Vertrauen in Fortschritt, Planbarkeit und menschliche Machbarkeit geriet in den 1970er Jahren in die Krise.³⁰⁷ Die Ent-

Sondersendung des SWF 1 zur Katastrophe von Ramstein am 29. 8. 1988, 6.30 Uhr, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585.

303 Andreas Pettenkofer, *Die Entstehung der Grünen Politik*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2014.

304 Vgl. ebd., S. 288-290.

305 Vgl. ebd., S. 290.

306 Vgl. Armin Grunwald, *Technikfolgenabschätzung. Einführung*, Baden-Baden³ 2022, S. 18.

307 Vgl. Jan Ole Wiechmann, *Sicherheit neu denken. Die christliche Friedens-*

wicklung der politisch-wissenschaftlich geprägten Technikfolgenabschätzung (TA) verwies bereits seit ihrer Entstehung in den 1970er Jahren in erster Linie auf ungeplante und teilweise ungewollte Nebenwirkungen der funktionierenden Technik.³⁰⁸ Im Feld der TA waren und sind verschiedene wissenschaftliche Disziplinen beteiligt, so auch Geistes- und Sozialwissenschaftler, die neben der technisch-mathematischen Komponente auch die gesellschaftlichen Folgen abzuschätzen versuchten – was sich bei neuesten und wenig etablierten Techniken als besonders komplex herausstellte.³⁰⁹ Sinn und Aufgabe der TA waren es, die technische Entwicklung hinsichtlich ihrer gesellschaftlichen Folgen zu beeinflussen und Orientierungspunkte für weitere Entwicklungen zu schaffen. Damit wurde der vorherrschende Technikdeterminismus, also der einseitige bestimmende Einfluss von Technik auf Menschen und Gesellschaft, in Frage gestellt und Steuerungspotential zu entwickeln versucht. In gewisser Weise wurde hier auch der Angst des Autonomieverlusts durch Technik Rechnung getragen, die in dieser Arbeit bereits mehrfach referenziert wurde.³¹⁰ Günther Ropohl als Vorsitzender des Ausschusses »Philosophie und Technik« des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) in der VDI-Hauptgruppe »Mensch und Technik« nahm an, dass Ingenieure gesellschaftliche Folgen der Technisierung nicht berücksichtigen könnten, da sie in ihrer technischen Denkweise verhaftet waren.³¹¹ Die TA war nach Ropohl unterstützend notwendig, um den Blick auf weitere Problemlagen zu erweitern und die Debatte argumentativ nicht zu verengen.

Tatsächlich standen sich im Falle der Debatte um Kernenergie verschiedene Argumentations- und Denkweisen gegenüber. Die Umweltbewegung stellte die Definitionsmacht der technischen Experten in Frage, die sich lange auf für Laien unverständliches Fachwissen zurückziehen und damit Kompetenz und Autorität in technischen Fragen beanspruchen konnten.³¹² Der Soziologe Wolfgang Bonß bezeichnete den Umgang der Friedensbewegung mit Risiken als »Politisierung des Risikodiskurses«.³¹³ Die Befürworter der Kerntechnik verwiesen auf Daten und Rechenmodelle und warfen ihren Gegnern

bewegung in der Nachrüstungsdebatte 1977-1984 [= Historische Grundlagen der Moderne, Bd. 16], Baden-Baden 2017, S. 363.

308 Vgl. Grunwald, Technikfolgenabschätzung, S. 17-28, S. 35.

309 Vgl. ebd., S. 211-213.

310 Vgl. ebd. S. 40.

311 Vgl. Alpsancar, Technikfolgenabschätzung, S. 15.

312 Vgl. Michael Schurig, »Bekennen gegen den Atomstaat«. Die evangelischen Kirchen in der Bundesrepublik Deutschland und die Konflikte um die Atomenergie 1970-1990 [= Deutsches Museum, Abhandlungen und Berichte, Bd. 31], Göttingen 2015, S. 175.

313 Wolfgang Bonß, Vom Risiko. Unsicherheit und Ungewißheit in der Moderne, Hamburg 1995, S. 247.

mangelnden Sachverstand und übersteigerte Emotionalität vor, während ihre Gegner in der Regel moralisch-philosophisch und mit den Grundwerten von Sicherheit und Frieden argumentierten.³¹⁴ Mit dem Aufkommen der Anti-Atomkraftbewegung und der Umweltbewegung wurde auf Schadenspotentiale durch Unfälle und die politische Verantwortung für derartige Schäden verwiesen. Der Protest verwies auf ein Bewusstsein eines nicht geringen Teils der Bevölkerung für technische Risiken und eröffnete zugleich politische Kämpfe zwischen Protestierenden auf der einen Seite und der Bundesregierung mit ihren Organen und Institutionen auf der anderen.³¹⁵ Die Auseinandersetzung um Atomkraft und Umweltverschmutzung war eine politische Auseinandersetzung, in deren Zentrum risikobehaftete Technologien und die menschliche und politische Verantwortung dafür standen. Die Auswirkungen von atomarer Strahlung unterschieden sich von allen bekannten Bedrohungen, waren unsichtbar und lautlos und die gesundheitlichen Folgen konnten sich nach unabsehbarer Zeit bemerkbar machen.³¹⁶ Verstrahlte Gebiete und Gegenstände konnten nicht geräumt und unschädlich gemacht werden und erhielten damit eine für Katastrophen ungewöhnliche zeitliche Dimension. Die Zahl der möglichen Geschädigten war darüber hinaus unbegrenzt, was in der Debatte um die medizinische Versorgung im Falle des Atomkrieges zentral war. Kurzum: Es gab keine bekannte Möglichkeit, eine atomare Katastrophe zu bewältigen, ob durch einen GAU oder im Falle des Krieges. Daraus ergab sich ein großes gesellschaftliches Mobilisierungspotenzial, das im Falle anderer Technikrisiken nicht in diesem Maße gegeben war. Durch die Nähe zwischen Atom-Energie und Atombombe vermischten sich Anti-Kernkraft- und ökologischer Protest mit anti-militärischem Protest.³¹⁷ Technische Risiken allgemein wurden im Zusammenhang mit den Bedrohungen des Kalten Krieges und atomarer Rüstung zunehmend global gedacht. Zudem wurde ihnen größeres und sozial kodiertes Schadenspotenzial zugerechnet, wie anhand Becks »Risikogesellschaft« beispielhaft wird.³¹⁸ Wer von der Nutzung riskanter Technik profitierte und wer die Risiken und Nebenwirkungen zu tragen hatte,

314 Vgl. Schürig, »Bekennen gegen den Atomstaat«, S. 176.

315 Diese Ansicht wird durch die Bezeichnung als »Atomstaat« deutlich. Vgl. Henning Türk, Treibstoff der Systeme. Kohle, Erdöl und Atomkraft im geteilten Deutschland [= Die geteilte Nation. Deutsch-deutsche Geschichte 1945-1990, Bd. 3], Berlin 2021, S. 90-93.

316 In einigen Punkten kann dies auch auf andere Katastrophen übertragen werden, wie die Chemiekatastrophen von Bhopal oder Seveso. Vgl. Pettenkofer, Die Entstehung der Grünen Politik, S. 289-291.

317 Vgl. Pettenkofer, Die Entstehung der Grünen Politik, S. 294; vgl. auch Türk, Treibstoff der Systeme, S. 93.

318 Vgl. Beck, Risikogesellschaft, S. 25.

waren Fragen, die Beck als entscheidende Punkte der von ihm von der ersten »industriellen Moderne« abgegrenzten »zweiten Moderne« diagnostizierte.³¹⁹

Obgleich der anti-atomare Protest eine Sonderposition in der Geschichte der Technik einnimmt, so sind auf ihn doch mehrere Folgewirkungen auf den gesellschaftlichen Diskurs um Technik zurückzuführen. Erstens wurde erstmals die Autorität technischer Experten in Frage gestellt, deren Argumente mit ethisch-philosophischen Argumenten gekontert wurden. Zweitens wurde wirkmächtig auf Schadenspotentiale von Technik und deren Inakzeptabilität verwiesen. Drittens etablierte sich eine Denkweise, die Schäden durch Technik nicht als Schicksal des Menschen interpretierte oder in metaphysische Deutungszusammenhänge stellte, sondern Risiken und Schäden als Verantwortung der Entscheidungsträger betrachtete. Auch wenn das Argument der Schicksalsgebundenheit vor allem vonseiten der CDU-Politiker weiterhin in der Debatte um »Ramstein« vorgebracht wurde, so wurde es doch zunehmend hinterfragt und die menschliche Verantwortung in den Vordergrund gestellt. In diesem Falle stellte sich die Verantwortungsfrage aufgrund von Gesetzen, Zuständigkeiten und der Beteiligung der amerikanischen Luftwaffe als diffizil heraus und wurde darüber hinaus auch parteipolitisch ausgenutzt, was an der zugrunde liegenden Beobachtung aber nichts ändert.

Viertens wurde auf die soziale Verteilung von Nutzen und Risiko hingewiesen. In dieser Gemengelage war es möglich, die Deutungsmacht von Politikern oder anderen Verantwortlichen auch in anderen Zusammenhängen, wie nach dem Flugtagunglück von Ramstein, in Frage zu stellen. Dass die Einschätzung und Sicherstellung von Sicherheit der Technik als politische Aufgabe angesehen werden konnte, machte Bill in ihrer Landtagsrede deutlich:

Sowohl für einen Innenminister als auch für die Menschen[,] deren Schicksal von ihren Entscheidungen abhängt, Herr Innenminister, ist das Einschätzungsvermögen von Sicherheitsrisiken überlebenswichtig. Ich würde mir wünschen, daß dieses schreckliche Unglück von Ramstein nicht nur im Kopf des Innenministers etwas bewegt, sondern Ihnen allen wieder einmal mehr vor Augen geführt hat, daß Fehler, die gemacht werden können, auch irgendwann gemacht werden, daß Technik nur dann nicht menschenfeindlich ist, wenn sie Fehler zuläßt.³²⁰

319 Vgl. ebd. Eine Demokratisierung des Risikos ist allerdings aus heutiger Perspektive fraglich, da die Ungleichverteilung von Risiken nach wie vor in zahlreichen Bereichen bestehen bleibt, zum Beispiel aufgrund des Wohnortes und der Nähe zu Risikoquellen.

320 Rede Abg. Bill, in der 32. Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, S. 20.

Bills Rede zeigte deutlich auf, dass Risiken durch Großtechnik durch deren Gegner mit den Risiken der Aufrüstung und der Kernenergie verbunden wurden und Ramstein in diesem Kontext als Argument genutzt wurde. Bill fuhr in diesem Sinne fort: »So entsetzlich das Unglück in Ramstein auch war, das war nur ein ganz kleines Zeichen vom Himmel. Das Restrisiko eines Giftgaslagers in Fischbach oder eines Atomkraftwerkes in Mühlheim-Kärlich sieht wesentlich schlimmer aus.«³²¹ Im Diskurs um Großtechnik verschmolzen zivil genutzte Technik, Rüstungstechnik und auch Gentechnik in den 1980er Jahren zu einem Risikokomplex. Ähnlich wie beim Beispiel der Kernkraft wurde anlässlich der Katastrophe von Ramstein von SPD, Grünen und Aktivisten einmal wieder das Ende der Rüstungstechnik und somit der Tiefflüge und Übungseinsätze gefordert und zugleich ein generelles Umdenken hinsichtlich der Nutzung von als riskant erachteter Technik beschworen. Aus dem Zusammenhang der Atomkrafttechnik stammte auch der Begriff des »Restrisikos« – des Risikos, das trotz aller Vorkehrungen bestehen bleibe, Unsicherheit bedeute, aber durch Berechnungen der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts relativiert wurde.³²² Dieser Begriff wurde im allgemeinen Sprachgebrauch auf andere Technik übertragen, ist aber bislang nicht verbindlich definiert worden.³²³ Wie Jan Ole Wiechmann ausführt, wurden die »Restrisiken« des Abschreckungssystems, worunter auch die Risiken der technischen Aufrüstung für die Bevölkerung fielen, als kalkulierbare Risiken des Abschreckungssystems in Kauf genommen.³²⁴ Die Berechenbarkeit von Risiken war strittig, doch nicht alle technischen Risiken waren gleichermaßen inakzeptabel.

Das hier entfaltete Beispiel lässt sich nicht generell auf alle Zusammenhänge der Techniknutzung übertragen, sondern nur auf diejenigen, die wie Atomkatastrophen ein unüberschaubar großes Opferpotenzial besaßen und – wichtiger noch – verzichtbar erschienen. In den 1970er Jahren kam es inmitten einer Finanz- und Strukturkrise der Deutschen Bahn zu einer Häufung von Zugunglücken, bei denen nicht selten mehrere Tote zu beklagen waren.³²⁵ Allein in der ersten Jahreshälfte 1971 kam es zu vier tödlichen Bahnunfällen, bei denen zusammen 102 Menschen ums Leben kamen.³²⁶ Das

321 Ebd. S. 21.

322 Vgl. zum »Restrisiko«: König, Autocrash und Kernkraft-Gau, S. 210.

323 Vgl. ebd.

324 Vgl. Wiechmann, Sicherheit neu denken, S. 365.

325 Beispielsweise bei Dahlerau, auch bekannt als Eisenbahnunglück von Radevormwald 1971, bei Aitrang 1971, bei Illertissen 1971 und bei Rheinweiler, ebenso 1971. Dazu kamen zahlreiche Unfälle ohne Todesfolge, wie von Hans Joachim Ritzau und Jürgen Hörstel aufgelistet: Hans-Joachim Ritzau, Jürgen Hörstel, Die Katastrophenszene der Gegenwart. Eisenbahnunfälle in Deutschland, Bd. 2, Pürgen 1983, S. 107-168.

326 »Der kriegt doch die Kurve nie«, in: Der Spiegel 31 (1971), S. 24-29; Vgl. auch: 46

Ende des Zugverkehrs war allerdings keine denkbare Konsequenz, sondern eine Überprüfung der Bahnsicherheit. Die Begründung von Zugunglücken mit »menschlichem Versagen« mochte beispielsweise Gerichtsreporter und Redakteur des *Spiegels*, Gerhard Mauz, nicht unhinterfragt hinnehmen. In einem Kommentar stellte er insbesondere das Personal der Bundesbahn als Bauernopfer im Falle eines Unfalls dar.³²⁷ Am Beispiel mehrerer Unfälle argumentiert er, dass Missstände, beispielsweise an gefährlichen Bahnübergängen, von der Deutschen Bahn so lange ignoriert worden seien, bis es zum Unglück komme und nicht selten einzelne Fahrdienstleiter (Verantwortliche für die Durchführung und Sicherheit von Zugdurchfahrten in begrenzten Bereichen) zur Verantwortung gezogen würden. Mauz aber sah die systematische Verknappung von finanziellen Aufwendungen und den Druck der Mobilität als Grundursachen dafür an. Sicherheit war eine Frage des technischen Systems und durfte im Falle des Eisenbahnnetzes ebenso wenig von Einzelpersonen abhängig sein wie das einwandfreie Funktionieren von Düsenjets über besiedeltem Gebiet oder Atomkraftwerken. Damit wurden die Grundverantwortung für Sicherheit ebenso wie die Grundursache für die Unglücke nicht bei einzelnen bedienenden Menschen verortet. Vielmehr wurden die Entscheidungen gegen denkbare Sicherheitsmaßnahmen oder die Gestaltung von unpraktikablen Fahrplänen als entscheidende Faktoren angesehen, und die Unglücke verloren damit jeden Anschein von Zufall und Unvermeidbarkeit.³²⁸ Ähnliches ist auch für das Grubenunglück von Borken von 1988 zu konstatieren, wie eine kommunikationswissenschaftliche Studie nahelegt.³²⁹ Das Risiko und die grundsätzliche Abschaffung des Kohlebergbaus wurden höchstens am Rande medial diskutiert.³³⁰ Vielmehr traten Kritik an den Rettungsarbeiten und der Vorwurf der Vermeidbarkeit der Katastrophe gegen das Unternehmen in den Vordergrund.³³¹

Tote bei Zugunglück. Schienenbus stieß mit einem Güterzug frontal zusammen, in: *Die Zeit* 23 (1971); vgl. »Zustände wie bei der Pferdebahn«, in: *Der Spiegel* 25 (1975), S. 65-69, hier S. 68.

327 Gerhard Mauz, Den Unfall hat er allein verschuldet, in: *Der Spiegel* 25 (1971), S. 49-54.

328 Für die diagnostizierten Schwachstellen siehe beispielsweise: Vorschrift verkürzt, in: *Der Spiegel* 11 (1976), S. 29-52. Allerdings gab es auch Unfälle, bei denen die Fahrdienstleiter beispielsweise betrunken waren. Vgl. Ritzau, Hörstel, *Die Katastrophenszene der Gegenwart*, S. 122.

329 Vgl. Mathes, Gärtner, Czaplicki, *Kommunikation in der Krise*.

330 Vgl. ebd., S. 83-87.

331 Vgl. ebd.

4.4 Entschädigung, psychosoziale Hilfe und »Opfer« als Akteure

Hilfe für die Betroffenen der Ramsteiner Katastrophe erfolgte, wie bei den bisher vorgestellten Katastrophen, zunächst im finanziellen Rahmen. Im Zuge dessen beklagten Betroffene lange Wartezeiten, kurze Antragsfristen und sehr strenge Prüfungen der Angaben. Die Grundlage für die Abwicklung der Entschädigungen waren das deutsche Luftverkehrsgesetz und das NATO-Truppenstatut. Rechtliche Stärkungen der Position des Opfers, wie Svenja Goltermann sie in ihrem Essay beschreibt, konnten für die Betroffenen von Ramstein nicht gelten.³³² Diese Neuerungen waren vor allem auf die Opfer von Gewalttaten ausgelegt, die Betroffenen von technischen Katastrophen blieben davon ausgenommen.

Wie zuvor wurden als »Opfer« vor allem Hinterbliebene, Verletzte und die Toten gewertet. Die Frage jedoch, wer als »Opfer« und damit als Geschädigter der Flugtagkatastrophe gelten konnte, wurde durch eine Entwicklung in Frage gestellt, die vor allem die psychischen Folgen bzw. die Traumatisierung in Folge der Ereignisse in Betracht zog. Die Bildung einer Nachsorgegruppe, in der psychische Reaktionen normalisiert und stattdessen das auslösende Ereignis pathologisiert wurde und die Betroffenen schließlich zu eigenen öffentliche Handlungen anregte, beeinflusste die Stellung Betroffener von derartigen Katastrophen. Psychosoziale Hilfe konnte für einzelne Personen an die Stelle dessen treten, was finanzielle Entschädigung und politische Versprechen nicht leisten konnten. Dies galt freilich nicht für sämtliche Betroffenen, wurde jedoch auch in Deutschland nach und nach als probates Mittel der Katastrophenbewältigung angesehen.

»Unbürokratische Hilfe?« Entschädigungspraxis in der Kritik

Etwa ein Jahr nach der Flugtagkatastrophe zeigten Mitglieder der Friedensbewegung mit Unterstützung von SPD- und Grünen-Landespolitikern in Ramstein Präsenz. Mittels eines *Hearings* sollten die Umstände der Katastrophe, des Absturzes und der Rettungsmaßnahmen aufgeklärt und Verantwortliche benannt werden. Da es keine juristischen Schritte gegen die aus ihrer Sicht Verantwortlichen gäbe, sei dies die Gelegenheit, gegen sie »moralisch und politisch« Anklage zu erheben.³³³ Dazu waren, anders als bei anderen politischen Veranstaltungen, auch Betroffene geladen und sollten zu Wort kommen. Die Vorbereitungen und Einladungen ließen jedoch keinen

³³² Vgl. Goltermann, Opfer, S. 192-196.

³³³ Tribunal mit Flugtag-Opfern, in: Die Rheinpfalz, 20. 2. 2989; vgl. Flugtagkatastrophe ohne Justiz-Nachspiel, in: Mainzer Rhein-Zeitung vom 23. 6. 1989.

Zweifel daran, dass diese Veranstaltung nicht ergebnisoffen sein würde.³³⁴ Eine Jury, bestehend aus namhaften Vertretern der Friedensbewegung, sollte ein Urteil über die Vorgänge und die aus ihrer Perspektive Verantwortlichen sprechen.³³⁵ Die Absagen der eingeladenen Vertreter von CDU/CSU und der FDP waren insofern kaum verwunderlich und die Junge Union rief sogar zu einer Gegendemonstration auf.³³⁶

Wie in einem Beitrag des SWR deutlich wurde, beklagten die anwesenden Betroffenen in erster Linie die Handhabung der Entschädigungsleistungen und mangelnde Kommunikation mit den Betroffenen. Insgesamt, so das Fazit des Fernsehbeitrages, kam man bei der Veranstaltung überein, dass sowohl die Genehmigung für den Flugtag als auch die Vorbereitung in Bezug auf Rettungsmaßnahmen mangelhaft gewesen seien und die bürokratische Vorgehensweise bei der Entschädigung die Betroffenen überfordere.³³⁷

Wenngleich das *Hearing* durch Vorverurteilungen und die Zusammensetzung der Teilnehmenden nicht ausgeglichen war, so beklagten sich auch andere Stimmen über die bürokratische Überwältigung der Betroffenen. Das Diktum der »unbürokratischen Hilfe« war bei Ramstein von den Regierungspolitikern bemüht worden und weckte, so der Initiator der später gegründeten Nachsorgegruppe, Hartmut Jatzko, bei den Verletzten und Hinterbliebenen zunächst Hoffnungen auf eine großzügige Behandlung, ohne sich selbst bemühen zu müssen.³³⁸ Da der Begriff fluide war, bürokratische Verfahren als hinderlich abwertete und in erster Linie politische Großzügigkeit nach außen signalisieren sollte, kam es schnell zu Enttäuschungen auf Seiten der Hilfesuchenden.³³⁹ Es zeigte sich bald, dass die Verfahren nicht reibungslos und einfach abgewickelt wurden. Den Hinterbliebenen, Verletzten und denjenigen, die Sachschäden zu beklagen hatten, wurde eine dreimonatige Frist ab dem Unglückstag gesetzt, um entsprechende Anträge auf Entschädigung einzureichen. Die Geschädigten mussten sich früh nach dem Ereignis um diese Anträge und geforderte Nachweise bemühen. Verletzte, die vom körperlichen Heilungsprozess in Anspruch genommen wurden, oder Betroffene,

334 Bekanntmachung des »Ablaufs des Hearings« vom 3. 8. 1989, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 578.

335 Bekanntmachung der Teilnehmer »Hearing 13. August 1989« vom 27. 7. 1989, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 578.

336 Vgl. Schreiben der Jungen Union Deutschlands, Kreisverband Kaiserslautern-Land, an Landrat Tartert vom 26. 6. 1989, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 585.

337 Streit um Mahnveranstaltung für Ramstein, SWR, gesendet am 13. 8. 1989, LHA Koblenz, Best. 719 Nr. 177 04.

338 Vgl. Hartmut Jatzko, Sybille Jatzko, Heiner Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge am Beispiel der Aufarbeitung der Flugtagkatastrophe von Ramstein 1988, Paderborn 2001, S. 22.

339 Ebd.

die durch die Trauer um ihre Angehörigen in Apathie verfielen, wurden mit entsprechenden Anträgen konfrontiert. In gewisser Weise schienen die bürokratischen Hürden auch Vogel bewusst gewesen zu sein, der in seinen Stellungnahmen darauf hinwies, dass er die zuständigen Ämter für Verteidigungslasten in Koblenz und Kaiserslautern sowie die kommunalen Behörden gebeten habe, die Antragstellenden umfassend zu beraten und zu unterstützen.³⁴⁰ Öffentlich wurde über die Zeitungen der Rat verbreitet, sich einen Rechtsanwalt zu nehmen, um in dieser Angelegenheit beraten zu werden.³⁴¹ Die Anträge innerhalb von 12 Wochen einzufordern war einerseits eine Maßnahme, um beispielsweise im Hinblick auf anfallende Heilungskosten einigermaßen zeitig Zahlungen zu leisten und die Bereitschaft zur zügigen Hilfe zu betonen. Andererseits war die sehr begrenzte Zeitspanne aber auch geeignet, um die Katastrophenbewältigung schnell abzuwickeln. Grundlegend für diese dreimonatige Frist war Artikel 40 des Luftfahrtgesetzes, das einer derartige Zeitspanne vorschrieb, die Geschädigten aber enorm unter Zeitdruck setzte.³⁴²

Die Ämter für Verteidigungslasten in Koblenz und Kaiserslautern waren angewiesen worden, die Schäden festzustellen und die Anträge zu bearbeiten.³⁴³ Die Bundesrepublik sollte sodann gemäß den Regelungen des geltenden Truppenstatus bei den Zahlungen in Vorleistung treten, um diese später bei den USA und Italien geltend zu machen, die in diesem Zusammenhang in der Ersatzpflicht standen.³⁴⁴ Die Betroffenen wurden nach deutschem Recht entschädigt, wobei das Luftverkehrsgesetz zur Anwendung kam.³⁴⁵ Simultan zu den durch die vorliegende Arbeit bereits bekannten Regelungen des Haftpflichtgesetzes, die in ähnlicher Weise im Luftverkehrsgesetz galten, war der Unterhalt für Angehörige, d. h. für finanziell Abhängige der Toten,

340 Hilfe für die Ramstein-Opfer, in: Pfälzischer Merkur, 1. 10. 1988; vgl. auch Rede Bernhard Vogel, in: Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, in: LHA Koblenz, Best. 700, 337 Nr. 207, S. 5.

341 Vgl. Hilfe für die Ramstein-Opfer, in: Pfälzischer Merkur vom 1. 10. 1988; vgl. Rat für Geschädigte: Rechtsanwalt nehmen, in: Die Rheinpfalz vom 31. 8. 1988.

342 Vgl. Art. 40, Bundesgesetzblatt Teil I, Nr. 4, vom 21. 1. 1981, Bekanntmachung der Neufassung des Luftverkehrsgesetzes, S. 75.

343 Vgl. die Ausführungen Geils in seiner Rede im Innenausschuss des Landtags von Rheinland-Pfalz. Protokoll der 12. Sitzung des Innenausschusses des Landtags Rheinland-Pfalz am 14. 10. 1988, S. 7.

344 Vgl. Rede Bernhard Vogel, in: Plenarsitzung des Landtags Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988, S. 4; vgl. auch: Wettlauf mit der Bürokratie, in: Frankfurter Rundschau vom 1. 9. 1988.

345 Bericht zum Unglück beim Flugtag in Ramstein (des Innenministeriums RLP), o. D; Betroffene werden nach deutschem Recht entschädigt, nach Art VIII Abs. 5, Nato-Truppenstatut, »Anspruchsgrundlage sind die §§ 33 ff. in Verbindung mit § 53 Luftverkehrsgesetz«. Schmerzensgeld nach § 53 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz.

zu gewährleisten, mussten Rentenansprüche oder Verdienstausfälle berechnet und ausbezahlt und Heilungs-, Folge- oder auch Bestattungskosten getragen werden.³⁴⁶ Das Luftverkehrsgesetz schrieb, ebenso wie das Haftpflichtgesetz hinsichtlich des Betriebs von Schienenfahrzeugen, eine Gefahrenhaftung vor. Auch ohne Vorsatz oder Verschulden haftete der Halter des Luftfahrzeugs.³⁴⁷ In diesem Falle teilten sich Italiener und Amerikaner die Haftung.³⁴⁸ Für die Betroffenen der Katastrophe von Ramstein ergab sich hinsichtlich der Entschädigung ein deutliches Problem gegenüber anderen als Opfer anerkannten Geschädigtengruppen: Dadurch, dass es sich bei der Katastrophe um einen nicht-vorsätzlichen Unfall und damit nicht um Gewalt handelte, wurden die Betroffenen nach dem deutschen Luftfahrtgesetz entschädigt, erhielten darüber hinaus jedoch keine nennenswerten finanziellen Zuwendungen. Der Europarat hatte 1983 das »Europäische Übereinkommen über die Entschädigung für Opfer von Gewalttaten« verabschiedet.³⁴⁹ Die gedankliche Verbindung zwischen finanzieller Entschädigung und der Anerkennung eines unzumutbaren und ungerechten Schadens wird durch die Regelung grundsätzlich deutlich und rechtlich verankert. Die Implementierung in deutsches Recht verlief, wie Goltermann feststellt, schleppend und erfasste bei Weitem nicht alle Gewaltopfer.³⁵⁰ Die Opfer von Ramstein und anderer Katastrophen waren aber durch den Unfallcharakter des Ereignisses von vorherein von derartigen Entschädigungen ausgenommen. Diese Regelung war nur ein Beispiel von mehreren. Die rechtliche Verbesserung der Position von Opfern war vorrangig auf die Opfer von (nachweisbarer) Gewalt ausgelegt.³⁵¹

Die aus der Bevölkerung eingehenden Spenden wurden verteilt, machten aber nicht den Großteil der Hilfe aus.³⁵² Die Landespolitiker der CDU verzichteten im Falle von Ramstein auf pressebegleitete Besuche bei den Überlebenden im Krankenhaus, wie es im selben Jahr im Falle des Zugunglücks von Hochspeyer mehrfach geschehen war.³⁵³ Stattdessen inszenierten sie Zuwendung zu den Betroffenen, indem sie Spenden von Firmen oder

346 Vgl. § 33, § 35 und § 36 des Luftverkehrsgesetzes, in: Bundesgesetzblatt Teil I, Nr. 4, vom 21. I. 1981, Bekanntmachung der Neufassung des Luftverkehrsgesetzes, S. 74.

347 Vgl. ebd.

348 Vgl. für die öffentliche Bekanntmachung der Regelungen: Amt für Verteidigungslasten muß zahlen, in: Allgemeine Zeitung vom 31. 8. 1988.

349 Vgl. Goltermann, Opfer, S. 193.

350 Vgl. ebd., S. 194.

351 Vgl. ebd., S. 192-196.

352 Mitteilung der Staatskanzlei, Betreff Sonderkonto Ramstein, 18. 10. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 577.

353 Vgl. Innenminister Rudi Geil mit Blumen bei Verunglückten, in: Die Rheinpfalz vom 30. 6. 1988; vgl. auch den Bericht über den Besuch Landrat Tarters bei Ver-

Organisationen wie dem DRK entgegennehmen.³⁵⁴ Die SPD-Landtagsfraktion Rheinland-Pfalz lehnte die Leistung von Spenden aus der Bevölkerung sogar aus dem Grunde ab, da sie die Politik in der Pflicht sah, schnelle und zweckmäßige Hilfe zu leisten, besonders, da zuvor viel Geld in die Flugtage geflossen sei.³⁵⁵ Die Spendenbereitschaft und noch viel mehr die Bereitschaft, Spendensammlungen im Zuge von Konzerten oder Abendprogrammen zu veranstalten, wurde im medialen Widerhall als Welle der Hilfsbereitschaft interpretiert – ein Topos, der bereits in den übrigen Fallstudien thematisiert wurde, hier aber deutlich weniger thematisiert wurde als zuvor.³⁵⁶ Die Zuständigkeit des Staates bzw. der Staaten Italien und USA für die Kompensation der Schäden erschien der deutschen Bevölkerung offenbar eindeutig zu sein und war nicht durch finanzielle Notlagen wie in der Nachkriegszeit fraglich. Es bedurfte nun keiner Hilfswerke und privater Spenden, um zumindest das gesetzlich geregelte Existenzminimum abzugelten und die Heilungskosten begleichen zu können.

Anders als im Falle der anderen hier besprochenen Katastrophen wurde deutliche Kritik an der Bearbeitung, der Höhe der Auszahlungen und an der generellen Handhabung der Entschädigung geäußert.³⁵⁷ Auf die Freiwilligkeit der Hilfsleistungen konnten sich die zuständigen Landespolitiker nicht berufen, vielmehr bestand ein Rechtsanspruch. Die geäußerte Kritik wies Innenminister Geil zurück, da er sich auf die Rechtmäßigkeit und die vorgegebenen Abläufe berief, die aber offenbar in dem Maße nicht allen

unglückten: Sorge, in: Saarbrückener Zeitung vom 30. 6. 1988; vgl. auch: Blumen für Opfer des Eisenbahnunglücks, in: Die Rheinpfalz vom 1. 7. 1988.

354 Vor allem Landrat Tartert, aber auch andere Politiker erschienen in der Folgezeit zu Spendenübergaben: Vgl. die Berichte mit Bild: Geldspende für Flugtagopfer, in: Die Rheinpfalz vom 12. 11. 1988; Massa spendet für Flugtag-Opfer, in: Die Rheinpfalz vom 21. 10. 1988; vgl. 18 000 Mark für jugendliche Flugtag-Opfer, in: Die Rheinpfalz vom 29. 10. 1988; vgl. Große Hilfe für Flugtag-Opfer und Post-Waisen, in: Die Rheinpfalz vom 31. 10. 1988.

355 Die Einrichtung eines Spendenkontos für Opfer und Betroffene der Katastrophe wurde von Peter Büchner (SPD) kritisiert. Da man für den Flugtag und das Flugmaterial sehr viel Geld aufwende, solle »auf der politischen Ebene für eine schnelle und unbürokratische Entschädigung der Betroffenen gesorgt werden«. Weiteres Opfer von Ramstein gestorben, in: Mainzer Rhein-Zeitung vom 2. 9. 1988.

356 Vgl. exemplarisch: »Helfen auch Sie den verletzten Kindern!« in: Die Rheinpfalz vom 9. 9. 1988; Sommerfest der SPD. Erlös für Flugtag-Opfer, in: Die Rheinpfalz vom 9. 9. 1988; vgl. Viele Sportler helfen den in Ramstein verletzten Kindern, in: Die Rheinpfalz vom 12. 9. 1988; vgl. Rat: Spende für die Opfer der Flugtagkatastrophe, in: Die Rheinpfalz vom 12. 9. 1988.

357 Besonders deutlich wird dies durch die Anschuldigungen und die Antworten Geils in der Live-Sendung »Blick ins Land« zum Jahrestag der Katastrophe von Ramstein, SWF, o. D., in: LHA Koblenz, Best. 719, Nr. 181 01; vgl. auch: Warten auf Entschädigung, in: Die Rheinpfalz vom 30. 8. 1989.

Betroffenen bekannt waren.³⁵⁸ Die Deutungshoheit konnten Geil und Tartert, die in diesem Zusammenhang erneut im Zentrum der öffentlichen Kritik standen, nicht überzeugend beanspruchen. Sie betonten zwar in den Monaten nach der Katastrophe, dass bereits viel Geld als Vorauszahlung an Verletzte und Hinterbliebene gezahlt worden war, doch zeichneten sich aus der Perspektive der Betroffenen weiterhin Probleme ab.³⁵⁹ Den knappen Angaben über bereits gezahlte Entschädigungen, die häufig ohne näheren Kontext vorgebracht wurden, standen Berichte über finanzielle Probleme in Folge der Katastrophe gegenüber. Durch die Häufigkeit der Berichte über derartige Schwierigkeiten in Fernsehen und Tageszeitungen konnte durchaus der Eindruck entstehen, dass es für die Betroffenen im Zusammenhang mit der materiellen Aufarbeitung der Katastrophe zu Problemen, Verzögerungen und Ärgernissen kam.

Andres als noch in der Mitte des 20. Jahrhunderts wurden nun Fälle von als zu gering empfundenen finanziellen Zuwendungen von den Betroffenen an die Öffentlichkeit gebracht. Exemplarisch für solche Vorkommnisse war der Umgang mit einer Witwe, die laut einem Bericht der Rheinpfalz möglicherweise aus ihrer Wohnung ausziehen müsse, da sie die Miete aus den Rentenzahlungen nicht mehr aufbringen könne. Obendrein sei sie zur Rückzahlung von 17,20 DM zu viel gezahlten Sterbegeldes aufgefordert worden.³⁶⁰ Dadurch erschienen die Überlebenden und Hinterbliebenen als doppelt Geschädigte, die sich nicht nur mit der Katastrophe selbst, sondern auch mit der Bürokratie auseinandersetzen mussten. Darüber hinaus, so wird in einem Bericht über die später gegründete Nachsorgegruppe für die Betroffenen des Unglücks deutlich, erschütterten solche Vorgänge deren Vertrauen in die politischen und sozialen Sicherungsnetze.³⁶¹

Geil und Tartert, die die Verwaltung der Katastrophe nach außen vertraten, waren nicht für deren Bearbeitung und die zugrundeliegende Gesetzgebung verantwortlich, sammelten aber auch mit dem Beharren auf der ordnungsgemäßen Abwicklung des Schadensausgleichs auch keine Sympathiepunkte bei den Geschädigten oder dem Publikum. Die Frage der Entschädigung wurde über Monate hinweg in den berichterstattenden Medien aufgegriffen; in diesem Zusammenhang berichteten Betroffene immer wieder über das Ausmaß und die individuellen Probleme, die in erster Ordnung aus der Katastrophe, aber in zweiter Ordnung auch aus den bürokratischen Vorgängen

358 Vgl. Live-Sendung »Blick ins Land« zum Jahrestag der Katastrophe von Ramstein.

359 Vgl. ebd.; vgl. auch: Aus Ramstein-Katastrophe die Konsequenzen gezogen, in: Mainzer Rhein-Zeitung vom 12./13. 8. 1989.

360 Vgl. Angehörige der Ramstein-Opfer in den Mühlen der Bürokratie, in: Die Rheinpfalz vom 24. 1. 1989.

361 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 109.

erwachsen. Was eine derartige Katastrophe nach sich ziehen konnte, wurde den Lesenden und Zuschauenden in regelmäßiger Abfolge vor Augen geführt. Infolge der medialen Konzentration auf die Geschädigten und Betroffenen konnte es trotz aller Meldungen über bereits gezahlte Entschädigungen keinen raschen Abschluss der Katastrophenbewältigung geben. Die Betroffenen konnten vor der Bevölkerung nicht als versorgt und wenigstens der Folgeprobleme enthoben gelten. Die *Südwestdeutsche Zeitung* brachte dies im Juni 1989 mit der Überschrift »Flugtag-Katastrophe von August 1988 noch nicht bewältigt« auf den Punkt.³⁶² Die Katastrophenfolgen waren nicht innerhalb weniger Monate zu regulieren, zu entschädigen oder zu vergessen, so der Tenor. Der Bericht hob exemplarisch auf die gesundheitlichen Langzeitfolgen eines schwer Brandverletzten ab, der seine Finger kaum bewegen und nur eingeschränkt laufen konnte. Diese körperlichen Folgen beeinträchtigten seine Lebensgestaltung, seine Freizeit und seine Berufsausübung als Kaufmann, waren vom Versorgungsamt aber nur als 50-prozentige Behinderung anerkannt worden.³⁶³ Darüber hinaus hatte der junge Mann seinen Vater und seinen Bruder bei der Flugtagkatastrophe verloren. Die Perspektiven für eine »Bewältigung« im Sinne eines Ausgleichs der Schäden, so verdeutlichte der Zeitungsbericht, standen aus der Perspektive des Betroffenen schlecht.

*»Was ist das Leben eines Kindes wert?«
Immaterielle Schäden und Schmerzensgeld*

Parallel zu den Bedingungen der Entschädigung skandalisierten die berichterstattenden Medien auch immer wieder die geltenden Schmerzensgeldregelungen. So griffen sie auf, was zuvor schon bei anderen Katastrophen für die Betroffenen ein Problem dargestellt hatte: Die Katastrophe hatte immaterielle Schäden hinterlassen, für die es auf keiner Ebene eine Entsprechung gab. Vermögensschäden wurden hinsichtlich der Einschränkung der wirtschaftlichen Leistung berechnet. Dies galt für ebenso für Unterhaltsberechnungen für Hinterbliebene, sodass am Ende die Existenz gesichert war, dem Gesamtschaden aber trotzdem gefühlsmäßig nicht Rechnung getragen wurde.

WDeutlich wurde dieser Problemkomplex am Falle eines bei Ramstein schwer brandverletzten und kurze Zeit später verstorbenen Mädchens. Die zehnjährige Melanie war unter den Verletzten gewesen, die erst Stunden nach der Katastrophe von einem US-Militärbus in ein Krankenhaus eingeliefert worden waren – ohne Notversorgung, wie die *Rheinpfalz* im Januar 1989 deut-

362 Flugtag-Katastrophe von August 1988 noch nicht bewältigt, in: *Südwestdeutsche Zeitung* vom 23. 6. 1989.

363 Vgl. ebd.

lich hervorhob.³⁶⁴ Der Fall war bereits im September 1988 im Landtag diskutiert worden. Mittlerweile waren der aufmerksamen Leserschaft der *Rheinpfalz* die drastischen Auswirkungen von unbehandelten Brandverletzungen bekannt. Zehn Tage nach der Katastrophe war Melanie an den Folgen ihrer über 60-prozentigen Hautverbrennung gestorben.³⁶⁵

Die Eltern hatten die Katastrophe überlebt und insgesamt 9.000 DM »als Ausgleich und Genugtuung« vom Koblenzer Amt für Verteidigungskosten bekommen, wie die *Rheinpfalz* schrieb.³⁶⁶ Bei dem Geld handelte es sich allerdings um Melanies Schmerzensgeld. »Wie viel ist das Leben eines Kindes wert?«, fragte die Zeitung, interpretierte die Geldsumme als Wertzumessung für das Leben des Mädchens und kritisierte diese als zu niedrig.³⁶⁷ Das Blatt positionierte sich auf der Seite der Eltern, die diese Zahlung nicht als angemessen akzeptieren wollten.³⁶⁸ Auch der SPD-Landtagsabgeordnete Roland Lang äußerte sich zu dieser Angelegenheit und bezeichnete die gezahlte Summe als »zynisch«.³⁶⁹ Das Schmerzensgeld, das die Eltern von ihrer verstorbenen Tochter in diesem Fall erben konnten, was laut des Flugverkehrsgesetzes nicht in jedem Fall vorgesehen war, berechnete sich nach der Zeitspanne, in der das Kind vom Zeitpunkt der Verletzung bis zum Tod Schmerzen erleiden musste, und entsprach nicht einer Wertzumessung menschlichen Lebens.³⁷⁰ Das Schmerzensgeld wurde folglich nicht für ihren Verlust des Kindes gezahlt, sondern ging von der Tochter auf sie über. So gesehen erhielten sie rechtlich weder eine Wertzumessung für das Leben oder den Tod Melanies noch für das daraus resultierende elterliche Leid. Deutlich wurde dies auch den Eltern des 16-jährigen Mario gemacht, die erfuhren, dass sie für den Tod des Sohnes keine materiellen Zuwendungen erwarten konnten.³⁷¹ Darüber hinaus war der Sohn als minderjähriges Kind den Eltern gegenüber nicht unterhaltspflichtig, sodass auch keine Unterhaltsausgleiche zu berechnen waren. Aus der Perspektive der Familie zog der Tod ihres Sohnes keine Reaktionen nach sich.

Nachträglich erhielten die Eltern Melanies nach einem gerichtlichen Ausgleich eine Aufstockung des Schmerzensgeldes nach einem Präzedenzfall

364 Vgl. Wieviel ist das Leben eines Kindes wert? in: Die Rheinpfalz vom 13. 1. 1989.

365 Vgl. ebd.

366 Vgl. ebd.

367 Vgl. ebd.

368 Vgl. ebd.; vgl. ebenso: Mit Schmerzensgeld nicht einverstanden.

369 Vgl. Kritik an der Entschädigung, in: Die Rheinpfalz vom 20. 1. 1989.

370 Vgl. Wieviel ist das Leben eines Kindes wert? in: Die Rheinpfalz vom 13. 1. 1989; vgl. auch Auf der Suche nach einem gerechten Ausgleich, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11. 2. 1989.

371 Vgl. »Was wir durchgemacht haben, darf sich nicht wiederholen«, in: Die Rheinpfalz vom 26. 8. 1989.

aus den 1970er Jahren und sogar einen Betrag für den erlittenen Schock.³⁷² Letzteres stellte eine Besonderheit dar, denn psychische Schocks oder andere psychische Folgen des Verlustes eines Angehörigen fielen nicht unter das Schmerzensgeldrecht. Im Zusammenhang mit dem Fall des getöteten Mario wurde medial bekannt gemacht, dass die psychischen Folgen für die Eltern in der Regel mit einem ärztlichen Gutachten auf den Tod zurückzuführen sein mussten, um Schmerzensgeld fordern zu können.³⁷³ Die Eltern des Jungen hatten, ebenso wie die Eltern Melanies, eine geringe Ausgleichszahlung für den erlittenen Schock zugesprochen bekommen.³⁷⁴ Da der 16-jährige gleich im Moment der Katastrophe gestorben war und »nicht mehr leiden musste«, ging auf die Eltern kein Schmerzensgeld über.³⁷⁵

Wie die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* in diesem Zusammenhang bemerkte, waren die Regelungen für Entschädigungen und Schmerzensgeld für Ausgleich unter Privatleuten geschaffen worden und wurden nun im großen Stil auf eine derartige Katastrophe angewandt, obgleich die Dimensionen sehr unterschiedlich waren.³⁷⁶ Das deutsche Schmerzensgeldrecht basierte folglich Ende der 1980er Jahre nach wie vor auf der Anerkennung persönlicher und körperlicher Verletzungen. Die Möglichkeit der ärztlichen Gutachten ist im Nachhinein als ein erster Schritt in die Richtung zu werten, auch psychische Folgen von Angehörigen schmerzensgeldrechtlich anzuerkennen. Als Wertbeimessung für den Verlust eines Angehörigen war das Schmerzensgeld jedoch weiterhin nicht konzipiert. Die Problematik der fehlenden Anerkennung des persönlichen Verlustes und der geschilderten Konsequenzlosigkeit blieb weiterhin bestehen, wurde nun aber verstärkt und öffentlich kritisiert und als moralischer Missstand angesehen.

Trauma und Nachsorge

Den Auswirkungen der Katastrophe von Ramstein standen die Betroffenen zunächst weitgehend allein gegenüber. Die Behandlung durch die zuständigen Behörden empfanden viele nicht als Hilfe, sondern als Zumutung.³⁷⁷ Für viele der Betroffenen war die Gründung einer Nachsorgegruppe daher ein zentrales

372 Vgl. 11.000 Mark nach dem Tod der Tochter, in: Die Rheinpfalz vom 9. 2. 1989.

373 Vgl. Erste Zivilklage wegen Ramstein vor Gericht, in: Die Rheinpfalz vom 11. 10. 1989.

374 Vgl. »Was wir durchgemacht haben, darf sich nicht wiederholen«, in: Die Rheinpfalz vom 26. 8. 1989.

375 Ebd.

376 Vgl. Auf der Suche nach einem gerechten Ausgleich, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11. 2. 1989.

377 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 68.

Ereignis.³⁷⁸ Durch die Bildung dieser Gruppe erhöhte sich die Sichtbarkeit der Betroffenen als agierende Subjekte in der Öffentlichkeit. Ihre Mitglieder wurden zur Selbsterkundung und zur narrativierenden Selbstthematisierung ermuntert, die nach einiger Zeit auch in der Öffentlichkeit stattfand. Mithilfe zielgerichteter Kommunikation konnten eigene und konsensuale Äußerungen der Gruppe, die sowohl das psychische Leid der Betroffenen, deren Perspektive auf das Ereignis als auch die als unzureichend wahrgenommene Hilfeleistung durch Staat und Gesellschaft betrafen, öffentlich kommuniziert werden.³⁷⁹ Nicht zuletzt wird es dadurch möglich, selbstreflektierende Texte, öffentliche Stellungnahmen und Praktiken der Betroffenen zu untersuchen. Dazu gehörten auch eigene politische und sinnstiftende Zielsetzungen, wie die Abschaffung der Flugtage, die Unterbindung der Tiefflüge und die Einrichtung eines Erinnerungsortes.³⁸⁰ Die Deutungsmacht über die Ereignisse wurde nun explizit nicht nur von PolitikerInnen, sondern auch von den Betroffenen in Anspruch genommen. Das bisher beobachtete Ungleichgewicht zwischen der Deutungsmacht Verantwortlicher und Betroffener begann sich zusehens zu verschieben.

Die Initiierung der Gruppe erfolgte durch Hartmut Jatzko, Facharzt für Innere Medizin, Psychotherapie und psychosomatische Medizin, sowie durch seine Frau Sybille Jatzko, Psychologin. Unterstützt wurden sie vom Psychologen Heiner Seidlitz. Sie betrachteten die Zuwendungen und Unterstützungsangebote des Landes für die Leidtragenden der Katastrophe von Ramstein insbesondere im Hinblick auf psychologische Hilfe sowohl qualitativ als auch quantitativ als unzureichend.³⁸¹ Einzelpersonen konnten zwar durchaus psychologischen Rat suchen, langfristige Therapie-, Vernetzungs- und Austauschmöglichkeiten waren hingegen nicht gegeben. Dass Psychosomatik und die Verbindung von erschütternden Erlebnissen mit körperlichen Dysfunktionen in den 1980er Jahren noch nicht flächeneckend anerkannt waren, war den InitiatorInnen der Ramsteiner Nachsorgegruppe durchaus bewusst.³⁸² Auf diese Weise war es aber denkbar, die Psychosomatik gegenüber der diskursiv wirkmächtigeren physisch zentrierten Medizin zu rechtfertigen und

378 Vgl. ebd., S. 24, S. 169.

379 Dass die Betroffenen Zuwendung nicht nur nach derartigen Katastrophen, sondern auch nach Terrorakten als unzureichend empfanden, sie aber zugleich auch unerfüllbare Erwartungen hatten und auf Anerkennung ihres Leids hofften, zeigen Florian Jessensky und Martin Rupps für die 1970er Jahre auf: Vgl. Jessensky, Rupps, »May the burdens of your ordeal gradually fade from memory«, S. 100–101. Generell stellt dies Robert Elias in seiner 1986 erschienen Studie fest: Elias, *The Politics of Victimization*, S. 230.

380 Vgl. ebd., S. 184–186.

381 Vgl. ebd., S. 24, S. 95, S. 169.

382 Vgl. ebd., S. 51.

den Menschen als Wesen zu begreifen, dessen Körper und Geist eine weit- aus engere Verbindung aufwiesen als weithin angenommen.³⁸³ Die Gründung der Nachsorgegruppe basierte zu großen Teilen auf internationalen Erfahrungen und Forschungsergebnissen, die im Kontext anderer technischer Katastrophen publiziert worden waren.³⁸⁴ Nach dem verheerenden Brand in der U-Bahnstation King's Cross in London 1987 wurde ein Zwei-Phasenplan für die Überlebenden ins Leben gerufen, um nicht nur sofortige psychologische Hilfe bereitzustellen, wie sonst im Vereinigten Königreich üblich, sondern auch längerfristige Begleitung.³⁸⁵ Erste deutsche Forschungen zu Auswirkungen technischer Katastrophen gingen auf Lengede zurück, wie bereits besprochen wurde.³⁸⁶

Seit Mitte der siebziger Jahren hatte sich in der internationalen, vorrangig US-amerikanischen psychologischen und soziologischen Forschung das Wissen etabliert, dass Naturkatastrophen nur selten, technologische Unglücke dagegen mit hoher Wahrscheinlichkeit langanhaltende psychische Beeinträchtigungen zur Folge hätten.³⁸⁷ Dies sei eine Erscheinung der industriellen Moderne und der Technisierung des 20. Jahrhunderts: Technikkatastrophen träten plötzlich und unerwartet ein und erschütterten das Vertrauen des Individuums in seine zunehmend technisierte Umgebung. Erdbeben, Stürme und Fluten dagegen träten durch die technischen Warnsysteme nicht mehr vollkommen überraschend ein, was sowohl mentale als auch praktische Vorbereitung und Gegenmaßnahmen erlaube.³⁸⁸ Technisierung nahm in der psychologischen und soziologischen Forschung in diesem Zusammen-

383 Vgl. ebd., S. 34-35.

384 Dies zeigt ein Blick in die Literaturangaben des Bandes über die Nachsorgegruppe von Ramstein. Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Katastrophen-Nachsorge*, S. 75-76.

385 Vgl. R. Rosser, *Psychiatric Aspects of Disaster. Psychological Aftermath of the King's Cross Fire*, in: *Journal of the Royal Society of Medicine* 84 (1991), S. 4-8.

386 Vgl. Kap. 3.4.

387 S. exemplarisch: Dennis S. Mileti, Thomas E. Drabek, John Eugene Haas, *Human Systems in Extreme Environments. A Sociological Perspective*, Boulder (CO) 1975, S. 103; E. M. Smith, C. S. North, P. C. Price, *Response to Technological Accidents*, in: M. Lystad (Hrsg.), *Mental Health Response to Mass Emergencies. Theory and Practice* [= Brunner/Mazel psychosocial stress series, Bd. 12], New York (NY) 1988, S. 52-95, hier S. 60; J. Stephen Kroll-Smith, Stephen R. Couch, *Technological Hazards. Social Responses as Traumatic Stressors*, in: John P. Wilson, Beverly Raphael (Hrsg.), *International Handbook of Traumatic Stress Syndromes*, New York (NY) und London 1993, S. 79-91, hier S. 79; vgl. zu Maßnahmen in den USA und Besonderheiten der psychologischen Folgen technischer Katastrophen auch: Evelyn Bromet, *The Nature and Effects of Technological Failures*, in: Richard Gist, Bernhard Lubin (Hrsg.), *Psychological Aspects of Disaster*, New York (NY), Chichester, Brisbane u. a. 1989, S. 120-139.

388 Kroll-Smith, Couch, *Technological Hazards*, S. 79.

hang eine ambivalente Position ein. Komplementär zur rettungstechnischen Definition von Katastrophen, nämlich der zeitweisen Überforderung von personellen und technischen Rettungsressourcen, definierten PsychologInnen traumatische Erlebnisse als Ereignisse, die die persönlichen Ressourcen der Bewältigung überstiegen und so zur psychischen Überwältigung führten.³⁸⁹ Die Verbindung von Psyche und Körperlichkeit in der Psychosomatik erlaubte es, einen direkten Kausalzusammenhang zwischen den erschütternden Erlebnissen und körperlicher Leiden zu ziehen.³⁹⁰ Die möglichen anerkannten psychischen und körperlichen Folgen einer solchen Erfahrung waren zahlreich: Alpträume, Schlafstörungen, Konzentrationsschwäche, Hyperaktivität, Apathie und emotionale Teilnahmslosigkeit, *Flashbacks* (real empfundenes Wiedererleben des Unglücks), Gefühlsausbrüche oder besonderes Stressempfinden, wenn Jahrestage des Ereignisses näher rückten.³⁹¹ Schuldgefühle der Überlebenden wurden als »*survivor syndrome*« bezeichnet und betrafen sowohl bei der Katastrophe Anwesende als auch Angehörige, die das Ereignis nicht selbst miterlebt hatten, sich aber vorwarfen, den Besuch des Flugtages nicht verhindert zu haben.³⁹² Zu den anerkannten Ursachen dieser Symptome zählten unter anderem die Erfahrung der Bedrohung des eigenen Lebens oder des Lebens einer vertrauten Person, der vollständige Verlust über die Kontrolle des eigenen Körpers und dessen Integrität sowie die Zeugenschaft des gewaltsamen Todes Dritter.³⁹³ Mittels der Diagnose des Posttraumatischen Stresssyndroms (PTSD) ließen sich diese Leiden kategorisieren und beschreiben, was zugleich aber auch vereinfachend wirken konnte, wie die sozialwissenschaftliche Forschung kritisiert hat.³⁹⁴

389 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 45-46.

390 Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Das durchstoßene Herz, S. 34.

391 Vgl. ebd.

392 Robert Jay Lifton, Eric Olson, The Human Meaning of Total Disaster. The Buffalo Creek Experience, in: Psychiatry (39), 1976, S. 1-18, hier S. 8; vgl. Cécile Stephanie Stehrenberger, Psychische Störungen und sozialwissenschaftliche Katastrophenforschung, 1949-1985, in: NTM. Zeitschrift für Geschichte der Wissenschaften, Technik und Medizin (24), 2016, S. 61-79, hier S. 64; Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 211.

393 John P. Wilson, Beverly Raphael, Theoretical and Conceptual Foundations of Traumatic Stress Syndromes, in: dies. (Hrsg.), International Handbook of Traumatic Stress Syndromes, New York (NY), London 1993, S. 1-9, hier S. 2.

394 Vgl. Allan Young, The Harmony of Illusions. Inventing Post-Traumatic Stress Disorder, Princeton (NJ) 1997. Nicht die Leiderfahrungen selbst, sondern deren Fassung und Behandlung durch eine Diagnose stehen in der sozial- und kulturwissenschaftlichen Forschung im Zentrum der kritischen Auseinandersetzung. Für Natur- und Technikkatastrophen untersucht dies zum Beispiel: Andrew J. F. Morris, Psychic Aftershocks. Crisis Counseling and Disaster Relief Policy, in: History of Psychology 14 (2011) 3, S. 264-286.

Die Überlebenden hatten zum Teil Grausames gesehen und erlebt. Ein Mann wurde Zeuge, wie seine Frau von einem Trümmerteil getroffen und getötet wurde, wie die Kleider seiner Tochter in Flammen standen.³⁹⁵ Er konnte ihnen nicht helfen und wurde selbst schwer verletzt. Hinzu kam, dass er kurze Zeit später noch auf dem Flugfeld aus seiner Bewusstlosigkeit erwachte und zwischen einer Reihe von Leichen abgelegt worden war – man hatte ihn versehentlich für tot gehalten.³⁹⁶ Neben den immensen körperlichen Schmerzen, die er in der Folgezeit aushalten musste, und den furchtbaren Erinnerungen an diesen Tag plagten den Mann Schuldgefühle, da er überlebt hatte und seine Frau und Tochter gestorben waren.³⁹⁷

Auch ein Feuerwehrmann, einer der ersten professionellen Einsatzkräfte vor Ort, berichtete von belastenden Schuldgefühlen, da er befürchtete, den Verletzten und Toten nicht ausreichend geholfen zu haben. Er musste die brennenden Trümmer und das Kerosin löschen, sah die verbrannten Menschen aus nächster Nähe und berichtete, dass er »die Menschen [die Toten, A. d. A.] wie ein Stück Vieh auf den Tieflader raufschmeißen« musste.³⁹⁸ Nach der Katastrophe stellten sich schwere körperliche und psychische Symptome ein: Konzentrationsstörungen, Panikattacken, Atemnot bis zur Bewusstlosigkeit, Übelkeit und Gewichtsverlust, Alpträume und Schlaflosigkeit. Besonders heftige Reaktionen lösten katastrophenähnliche Bilder und Gerüche, etwa von Feuer oder Benzin, aus.³⁹⁹ Der Feuerwehrmann gab schließlich seinen Beruf auf, obgleich er ihn zuvor gern ausgeübt hatte. Wie ihm erging es auch weiteren Feuerwehrmännern, Polizisten; auch Ärzte und Krankenschwestern berichteten von Ramstein als psychisch folgenreichem Ereignis.⁴⁰⁰

Die Nachsorgegruppe konterkarierte durch die individuelle Zuwendung zu den Betroffenen den von ihnen als pauschal und verletzend erlebten Umgang mit den Überlebenden und Hinterbliebenen.⁴⁰¹ Sie zeichnete sich einerseits durch ihre enge Abgrenzung nach außen aus, da ausschließlich Geschädigte dieses Ereignisses Zugang zu ihr erhielten, andererseits durch die finanzielle Unterstützung der Landesregierung.⁴⁰² Den Bedarf an psychologischer Hilfe

395 Vgl. Erlebnisbericht eines brandverletzten Zuschauers, enthalten in: Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 89-90.

396 Vgl. ebd., S. 90-91.

397 Vgl. ebd.

398 Bericht eines Feuerwehrmanns, enthalten in: ebd., S. 79.

399 Vgl. ebd.

400 Vgl. ebd., S. 85, S. 79, S. 81, S. 86.

401 Vgl. exemplarisch für mehrere bereits zitierte Stellen: ebd. S. 56.

402 Vgl. ebd., S. 95-96, S. 156-157. Davon berichtete beispielsweise auch die Zeit: Oliver Schröm, Der Stoß durchs Herz, in: Die Zeit 35 (1993).

erkannten die Landesregierung und auch der Landkreis Kaiserslautern an, ohne jedoch selbst Abhilfe oder entsprechende Strukturen zu schaffen.⁴⁰³ So mussten die Begründer, insbesondere Hartmut Jatzko, zunächst einmal mit der Unterstützung eines Professors für Psychosomatik, Wolfram Schüffel, Überzeugungsarbeit leisten.⁴⁰⁴ Eine spezifische psychosoziale Nachsorgegruppe für Geschädigte einer technischen Katastrophe, die konkrete soziale und psychische Problemlagen berücksichtigte, war durch Schüffel in der Bundesrepublik erstmalig wenige Monate vor der Flugtagkatastrophe für die Betroffenen des Bergwerksunglücks von Borken ins Leben gerufen worden, hatte aber in der Rückschau deutlich weniger öffentliche Aufmerksamkeit erhalten.⁴⁰⁵ Diese Nachsorge für die Überlebenden und Hinterbliebenen des Grubenunglücks von Borken führten Jatzko und seine Mitstreiter als Präzedenzfall an und appellierten: Es sei »sicherlich wichtiger, bevor wir Denkmäler bauen, uns erst mal um die Betroffenen zu kümmern.«⁴⁰⁶ In einem Schreiben an die Redaktion der *Rheinpfalz* stellte Jatzko einen Entwurf für einen Zeitungsartikel vor, den er mit dem Ausruf »Die Zahl der Opfer und der seelisch Beschädigten ist viel größer. Die Ramstein Katastrophe ist nicht beendet« überschrieb.⁴⁰⁷ Dies brachte auf den Punkt, dass man eine Katastrophe mit dem Blick auf die Betroffenen und auf die nachfolgenden Probleme nicht rasch als beendet ansehen konnte. Darüber hinaus begrenzte das Ehepaar Jatzko den Kreis der potenziellen Betroffenen nicht auf die Verletzten und Hinterbliebenen, sondern wandte sich auch explizit an die Rettungsleistenden.⁴⁰⁸ Die Bemühungen Jatzkos waren erfolgreich: Die Nachsorgegruppe wurde von politischer und kirchlicher Seite unterstützt.⁴⁰⁹ Landrat Tartter selbst begrüßte die InteressentInnen der Nachsorgegruppe

403 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 99–100.

404 Vgl. Vermerkt über Anruf Dr. Jatzko bei Landrat Tartter am 18. 11. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 590.

405 Vgl. Manuskript eines Beitrags Wolfram Schüffels (Abteilung Psychosomatik der Philipps-Universität in Marburg) für das Hessische Ärzteblatt für Dezember 1988 als Anschauungsmaterial und als Argument für die Unterstützung einer Nachsorgegruppe für die Flugtagopfer von Ramstein, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 590; vgl. auch vgl. Brief an die Betroffenen des Stolzenbach-Unglücks des Arbeitskreis Stolzenbach-Hilfe vom 14. 10. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 590; vgl. auch die Anmerkungen dazu in: Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 169.

406 Brief Hartmut Jatzko an Landrat Tartter vom 18. 11. 88, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 590.

407 Schreiben Hartmut Jatzko an die Redaktion der Rheinpfalz vom 7. 12. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 590.

408 Vgl. Einladung an die Helfer der Ramstein-Katastrophe vom 28. 8. 1988, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 590.

409 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 101.

bei einem vorbereitenden Seminar.⁴¹⁰ Dennoch blieb für die InitiatorInnen die Arbeit mit den Betroffenen Privatsache.⁴¹¹

Eine Herausforderung war es also, eine Struktur für die Betroffenen herzustellen, die Interesse an einer Nachsorgegruppe hatten und die dort angebotene Hilfe als für sich sinnvoll bewerteten. Die Auseinandersetzung mit Opferschaft, Betroffenheit und dem Umgang mit ungewohnten Erfahrungen von Trauerreaktionen nahmen dabei zunächst einen wichtigen Platz ein.⁴¹²

Opfer werden, Opfer sein. Die Normalisierung psychischer Reaktionen

Im Zuge der Berichterstattung über die Nachsorgegruppe wurde die Öffentlichkeit nicht nur über die Auswirkungen der Katastrophe auf die Verletzten selbst, sondern auch auf Augenzeugen, Hinterbliebene und professionelle Helfer, wie Feuerwehrmänner oder Polizisten, informiert. Opfer waren nach Auffassung der InitiatorInnen der Gruppe alle Personen, die

direkt oder indirekt (zum Beispiel als Verletzte oder Überlebende, als Helfer, als Familienangehöriger oder Partner) betroffen sind und infolgedessen unter gleichen oder ähnlichen Folgen (etwa körperlichen oder psychischen Traumata, Trauerreaktionen) leiden und mit gleichen oder ähnlichen Herausforderungen (wie Entschädigungsregelungen, öffentlicher Aufarbeitung und Erinnerung) konfrontiert sind.⁴¹³

Diese Auffassung war im deutschen öffentlich-medialen Diskurs nicht etabliert, wurde aber von den berichterstattenden Medien nach ersten öffentlichen Wortmeldungen Jatzkos und anderer Psychologen durchaus aufgegriffen.⁴¹⁴ Damit wurde auch von medizinischer Seite und von den berichterstattenden Medien die Auffassung unterstützt, dass nicht nur Tote und

410 Dies ist dem Programm zu entnehmen. Vgl. Programm zum Seminar: Zivile Katastrophen-Nachsorge des Flugtagunglücks von Ramstein 28.8.88, in: LA Speyer, Best. H 47 Nr. 590.

411 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 101.

412 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 56-58.

413 Vgl. ebd., S. 147.

414 Die Rheinpfalz sprach dabei zunächst von »Folgeopfern«. Vgl. exemplarisch: Den Aufbau einer Selbsthilfegruppe angeregt, in: Die Rheinpfalz vom 27.12.1988; ebenso: Ramstein-Eindrücke lassen die Opfer nicht zur Ruhe kommen, in: Die Rheinpfalz vom 6.1.1989; vgl. auch Narben der Seele, in: Sonntag aktuell vom 22.1.1988. Vgl. Ramstein-Unglück fordert auch viele seelische Opfer, in: Pfälzischer Merkur vom 1.2.1989; vgl. zu dieser Aussage auch Goltermann, Opfer, S. 198.

körperlich Versehrte zu den »Opfern« zählten. Diese Definition stand teils im Einklang mit der 1985 festgelegten Opfer-Definition der UN, die Personen als Opfer bezeichneten, die »individuell oder kollektiv, Schäden erlitten haben, einschließlich physischer oder psychischer Verletzungen, emotionale Leiden, wirtschaftliche Verluste oder erhebliche Einschränkungen ihrer Grundrechte«.⁴¹⁵ Als problematisch aber erwies sich, dass dies »durch Handlungen oder Unterlassungen, die einen Verstoß gegen das geltende Strafrecht innerhalb der Mitgliedsstaaten darstellen, erfolgt sein musste.«⁴¹⁶

Die weite Definition des Opferbegriffs war allerdings auch bereits bei der »disaster response« nach dem *King's Cross Fire* zur Anwendung gekommen.⁴¹⁷ Insgesamt etablierte sich in der internationalen psychologischen Fachpresse die Annahme, dass insbesondere technische Katastrophen eine weit-aus höhere Zahl an Opfern hinterließen, als bislang angenommen wurde.⁴¹⁸ Nicht nur die Toten und physisch Verletzten umgrenzten die Zahl der Opfer. Durch die Erweiterung der Opferdefinition unter Berücksichtigung der Posttraumatischen Belastungsstörung konnte nunmehr jeder als »Opfer« gelten, der psychisch unter grausamen Erlebnissen oder dessen Folgen zu leiden hatte.⁴¹⁹ Dies betraf auch die Psychologen selbst oder die Rettungskräfte.⁴²⁰ Obgleich in Veröffentlichungen der internationalen psychologischen Forschung bereits seit den 1970er Jahren über die Betroffenheit von Rettungskräften berichtet wurde, wurde dies von der westdeutschen Öffentlichkeit selten aufgegriffen und fand weder in der polizeilichen noch in der rettungstechnischen Ausbildung Niederschlag.⁴²¹ Längerfristig führte der Interdiskurs von psychologischem Wissen und medialer Berichterstattung über Opfer insbesondere nach der Katastrophe von Ramstein auch zu einer Ausweitung des alltäglichen Opferbegriffs, wenngleich nicht allen Personen dasselbe Ausmaß an Leid zugerechnet wurde.⁴²²

Statt technische Katastrophen und ihr gelegentliches Auftreten als unausweichliches Schicksal zu normalisieren, zielte die Arbeit der Nachsorgegruppe darauf ab, die Reaktionen der Betroffenen als normal zu interpretieren.⁴²³

415 Zitiert nach Goltermann, Opfer, S. 195.

416 Ebd.

417 Stuart W. Turner, James Thompson, Rachel M. Rosser, *The Kings Cross Fire. Early Psychological Reactions and Implications for Organizing a »Phase-Two« Response*, in: John P. Wilson, Beverly Raphael (Hrsg.), *International Handbook of Traumatic Stress Syndromes*, New York (NY), London 1993, S. 451-459, hier S. 453.

418 Vgl. ebd.

419 Ebd.

420 Ebd.; Vgl. auch Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Katastrophen-Nachsorge*, S. 165.

421 Vgl. ebd., S. 169.

422 Vgl. hierzu auch die Ausführungen von Goltermann, Opfer, S. 21-22.

423 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Katastrophen-Nachsorge*, S. 59.

So entstand eine alternative Erzählung der Katastrophe, die die Betroffenen zunächst für sich selbst entwickelten und später auch öffentlich verbreiteten. Einschränkend muss hinzugefügt werden, dass erstens aus verschiedenen Gründen nicht sämtliche Betroffene der Katastrophe die Hilfe der Nachsorgegruppe in Anspruch nehmen konnten oder wollten und es sich zweitens bei der Auseinandersetzung mit der Katastrophe um prozessuale Vorgänge handelte, die nicht für sämtliche Personen zum selben Ziel und nicht zu einer vollständigen Auflösung der Belastungen führten.⁴²⁴ Daher seien im Folgenden die Grundgedanken der Nachsorge skizziert. Durch die Veröffentlichungen der Nachsorgegruppe wird auf die unterschiedlichen Arten von Betroffenheit hingewiesen und dadurch das Spektrum der Folgen der Katastrophe deutlich. Nicht nur bestanden Unterschiede der Betroffenheit zwischen Verletzten, Augenzeugen und Hinterbliebenen, auch die Problemkomplexe innerhalb von Gruppen ähnlich Betroffener unterschieden sich. So ergaben sich beispielsweise Unterschiede zwischen den Hinterbliebenen, die den oder die Partnerin verloren hatten, und verwaisten Eltern, da sich die Folgen des Verlusts durch die soziale Rolle der Verstorbenen unterschieden.⁴²⁵

Die Einrichtung der Nachsorgegruppe erfolgte in erster Linie basierend auf der Annahme der Betreuenden, dass Trauer im psychischen Sinne etwas Gutes sei und der Schmerz der Trauer durch Praktiken des Trauerns erträglicher werden würde.⁴²⁶ Die trauernden Hinterbliebenen wurden zwar als in ihrem Alltag und Seelenleben gestört betrachtet, jedoch nicht als krank.⁴²⁷ Diese Störungen ergaben sich dieser Logik entsprechend aus der Trauerreaktion, aus unterdrückter Trauer oder aus der PTSD.⁴²⁸ »Opfer« benötigten Hilfe dabei, diese Störungen zu überwinden und sich zugleich selbst nicht als krank oder dysfunktional zu betrachten.⁴²⁹ Jatzko beobachtete, dass viele der Hilfesuchenden sich selbst als unnormale ansahen, da sie im gewohnten Alltag nicht mehr zurecht kämen und ihr soziales Umfeld kein Verständnis für anhaltende Reaktionen der Betroffenen gezeigt habe.⁴³⁰ Die Betroffenen seien in Folge des Unglücks einerseits psychisch, kognitiv (z. B. durch die notwendigen Anträge) und zum Teil körperlich überwältigt worden. Andererseits hätten sie aber zugleich Probleme in der Lebensführung als Zeichen eigener Schwäche interpretiert und sich selbst – verstärkt oder gar ausgelöst durch Rückmeldungen Dritter – als schwach oder krank wahr-

424 Vgl. ebd., S. 147, S. 165.

425 Vgl. ebd., S. 72, S. 101-104.

426 Vgl. ebd., S. 55, S. 59, S. 165.

427 Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 59.

428 Vgl. ebd., S. 52-54.

429 Vgl. ebd., S. 49-52.

430 Vgl. ebd., S. 70.

genommen.⁴³¹ Auf Grundlage dieser Annahmen und gemäß gängiger psychotherapeutischer Vorgehensweisen dieser Zeit zielte der gewählte gruppentherapeutische Ansatz auf dreierlei ab: Erstens sollten die Betroffenen ihre Gefühle und Ängste gezielt wahrnehmen, verbalisieren, visualisieren, aushalten und damit »verarbeiten«.⁴³² Durch diese Art der Selbstzuwendung, die Maik Tändler untersucht hat, sollte das eigene Innenleben erkundet und das seelische Leiden mittels Desensibilisierung gelindert werden.⁴³³ Insbesondere vonseiten der Betreuenden wurde das Erlebte oder Wahrgenommene (Alpträume, Schweißausbrüche, Aggressionen, Kopfschmerzen) in Sinnzusammenhänge gestellt, die den Opfern erlaubten, dahinter logische, rationale Erklärungen zu entdecken.⁴³⁴ Die Opfer sollten Trauer, Ängste, körperliche oder affektive Symptome als normale Reaktionen auf ein unnormales Ereignis interpretieren und sich damit selbst entlasten, wenn nicht gar sich selbst verzeihen.⁴³⁵ Die beschriebenen Symptome wurden dadurch zumindest im Kreis der Teilnehmenden normalisiert. Zudem wurde auf das Ereignis als Auslöser verwiesen.⁴³⁶ Dies stand genau konträr zu den Versuchen der Regierungsparteien, die Katastrophe und die nachfolgende Rettungsaktion zu normalisieren.

Diese Sichtweise ermöglichte es den Betroffenen, sich als »Opfer« der Leiden zu verstehen, die nicht aus individueller Schwäche, sondern als logische Konsequenz aus dem Unfall selbst resultierten.⁴³⁷ Die Symptome wurden als symbolhafte Form der Kommunikation zwischen der Seele, dem Körper und dem bewussten Selbst begriffen.⁴³⁸ Nach wie vor zeigte sich in den 1980er Jahren die Ansicht, dass psychische Leiden nach grausamen Erfahrungen auf persönliche Schwäche zurückzuführen seien, als ausgesprochen persistent.⁴³⁹ Die Absage an diese Sichtweise veränderte graduell auch die Definition des Opferbegriffs und lenkte dessen Verständnis weg vom Opfer des Verlusts materieller Natur (sowohl gegenständlich als auch körperlich, wozu auch

431 Vgl. ebd., S. 70, S. 75.

432 Vgl. Maik Tändler, *Das therapeutische Jahrzehnt. Der Psychoboom in den siebziger Jahren*, Göttingen 2016, S. 34; vgl. auch Mardi Jon Horowitz, *Stress Response Syndromes. PTSD, Grief, and Adjustment Disorders*, Northvale (NJ) 1997, S. 59; Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Katastrophen-Nachsorge*, S. 166.

433 Vgl. Tändler, *Das therapeutische Jahrzehnt*, S. 34; vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Katastrophen-Nachsorge*, S. 166.

434 Zu diesem Vorgehen vgl. auch Horowitz, *Stress Response Syndromes. PTSD*, S. 59; vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Katastrophen-Nachsorge*, S. 150.

435 Vgl. ebd., S. 166.

436 Vgl. ebd., S. 51.

437 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Das durchstoßene Herz*, S. 34.

438 Vgl. ebd., S. 35.

439 Vgl. Tändler, *Das therapeutische Jahrzehnt*, S. 164.

Angehörige gerechnet werden können) hin zum persönlich, psychisch und körperlich geschädigten Opfer.⁴⁴⁰

Zweitens sollte die Narrativierung des eigenen Erlebens und die Erklärung der körperlichen und psychischen Reaktionen zu einer Neuinterpretation des Selbst und des Verlustes (der Angehörigen, der körperlichen Unversehrtheit) führen. In einem weiteren Schritt sollte drittens eine Mobilisierung eigener Ressourcen (z. B. der Suche nach einem neuen Lebenssinn) erfolgen, die ein Weiterleben ermöglichen konnten und zugleich Trauer und Verlust in die Selbstgestaltung integrierten, ohne sie zu verleugnen.⁴⁴¹ Drittens wurden ergänzend zu den zwei ersten Punkten Rituale und Praktiken vollzogen, die einerseits im Sinne von Übergangsriten einen Abschied von den Verstorbenen oder dem Gewesenen und andererseits das beginnende Erinnern gestalteten und das Leben als trauernde und gedenkende Opfer strukturierten.⁴⁴²

Der Schlüssel zu dem Versuch einer Linderung der Leiden lag in der sinnstiftenden Narrativierung des Ereignisses und seiner Folgen sowie der Selbstveränderung der Betroffenen – ihrer Selbstinterpretationen, ihrer Affekte und Praktiken, die auf die Selbstmodellierung und schließlich Selbstaktivierung zielten.⁴⁴³ Dies schuf Voraussetzungen für eine aktiveres Einfordern von öffentlicher Deutungsmacht. Zugleich wiesen aber diese Praktiken den Betroffenen die Verantwortung für die Bewältigung der Katastrophenfolgen zu einem Gutteil selbst zu. Nicht alle Betroffenen sahen die Nachsorgegruppe als für sich selbst geeignete Möglichkeit des Umgangs mit der Katastrophe an. Ulrich Bröckling stellte in seiner Studie des »unternehmerischen Selbst« die Tendenz des Individuums, sich selbstverantwortlich zu verändern und zu optimieren, als einen Trend heraus, der sich seit den 1970er Jahren Bahn brach und im Kontext des staatlichen Rückzugs aus Fürsorgefunktionen zu betrachten ist.⁴⁴⁴ Dabei bezieht Bröckling dies auf das neoliberale Arbeitsumfeld, doch lassen sich einige Schlussfolgerungen durchaus auf den grundlegenden Anspruch des Einzelnen übertragen, selbst aktiv zu sein, selbst zu handeln und funktionsfähig zu sein.⁴⁴⁵ Zwar war das explizit formulierte Ziel

440 Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 51.

441 Vgl. ebd., S. 208.

442 Grundlegend zu Übergangsriten, nicht zuletzt in einer Gemeinschaft, vgl. Victor Turner, *The Ritual Process. Structure and Anti-Structure*, Harmondsworth 1974. Vgl. auch die Einführung in das Werk Turners: Peter Bräunlein, *Zur Aktualität von Victor W. Turner. Einleitung in sein Werk* [= Aktuelle und klassische Sozial- und KulturwissenschaftlerInnen], Wiesbaden 2012. Vgl. hier vor allem S. 49–61.

443 Vgl. zu Hypothesen hinsichtlich der Selbstaktivierung des Subjektes: Ulrich Bröckling, *Das unternehmerische Selbst. Soziologie einer Subjektivierungsform*, Frankfurt a. M. 2007.

444 Vgl. ebd., S. 78–86.

445 Vgl. ebd., 65.

der Nachsorgegruppe nicht die Wiederherstellung von Arbeitskraft um ihrer selbst Willen, doch lässt sich ein Wunsch zu einer Wiederherstellung des »Funktionierens« des Einzelnen in seiner Lebensumgebung für die persönliche psychische Gesundheit feststellen. Dies zeigt einen inkorporierten »normativen Anspruch« des Individuums an sich selbst, von dem die eigene »Selbstdeutung« abhing.⁴⁴⁶

Die Umkehr der Überwältigung. »Ramstein-Opfer« in den Medien

Insgesamt besuchten etwa 20 Personen die Nachsorgegruppe regelmäßig, zahlreiche weitere kamen gelegentlich oder zu den Jahrestagen, sodass eine Zahl von 200 Personen angenommen werden kann.⁴⁴⁷ Daraus ergibt sich, dass zwar keine sehr große Zahl an Betroffenen die Selbsthilfegruppe monatlich aufsuchte (auch aufgrund der Entfernung zum Wohnort), sich aber das so entstandene Netzwerk über eine größere Zahl an Betroffenen erstreckte. Selbsthilfegruppen waren in den 1980er Jahren kein Novum, ihre Anzahl wurde Mitte des Jahrzehnts für die BRD auf 20.000 bis 40.000 geschätzt.⁴⁴⁸ Die Arbeit der Nachsorgegruppe befähigte und motivierte mehrere Betroffene, sich in der Öffentlichkeit über die Katastrophe, die Folgen und die eigenen Wünsche und Forderungen zu äußern. Bereits in der Zeit kurz nach der Flugtagkatastrophe hatten sich die berichterstattenden Medien für die Betroffenen interessiert und in diesem Zusammenhang auch über langfristige Folgen gesundheitlicher, psychischer oder finanzieller Art berichtet. Dies bedeutete einen Zugewinn an Aufmerksamkeit für Betroffene, verglichen mit der Situation der ersten zwei Drittel des 20. Jahrhunderts. So wurden medial Problemlagen deutlich, die zwar bereits in früheren Jahrzehnten in vergleichbarer Form für die Betroffenen von Katastrophen bestanden hatten, die aber in der Regel nicht in der Öffentlichkeit diskutiert worden waren. Trotz dieser Ausgangslage wurden die Betroffenen dennoch zunächst auch in der medialen Darstellung pauschal und oft homogen dargestellt. Die Überwältigung durch die Katastrophe zu überwinden und eine eigene Position vertreten zu können, war eine Herausforderung für viele. Die Umkehr der Überwältigung war die Hauptaufgabe der individuellen Katastrophenbewältigung für die Betroffenen.

Es war den meisten Betroffenen kaum möglich, direkt nach dem Unglück intensiver mit JournalistInnen zu sprechen. Dafür gab es zahlreiche Gründe.

446 Vgl. ebd., S. 283.

447 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 101; vgl. auch Dokumentations- und Ausstellungszentrum zur Geschichte der US-Amerikaner in Rheinland-Pfalz, 28.8.88/28.8.08., S. 28.

448 Vgl. Tändler, Das therapeutische Jahrzehnt, S. 159.

Die Schwer- und Schwerstverletzten waren gesundheitlich kaum in der Lage, sich zu äußern, häufig lagen sie mit Brandverletzungen in sterilen Krankenhausräumen und waren sich der eigenen Situation kaum bewusst, wie aus späteren Aussagen hervorgeht.⁴⁴⁹ Die Angehörigen blieben noch Tage nach dem Unglück über den Verbleib der Verletzten und Toten im Ungewissen, da es kaum zentrale und verbindliche Informationen über Vermisste gab.⁴⁵⁰ Dazu kamen bürokratische Aufgaben und nicht zuletzt die psychische Belastung für Angehörige und Verletzte. Die Kurven der öffentlichen Aufmerksamkeit auf der einen und der Äußerungsfähigkeit der Betroffenen auf der anderen Seite verliefen konträr zueinander. Eigene Bedürfnisse konnten viele erst viel später verbalisieren, als die Aufmerksamkeitswelle bereits abgeflacht war. Es war den Betroffenen aus den genannten Gründen zunächst kaum möglich, sich anders als aus einer passiven, den Umständen unterworfenen Position heraus zum Zeitpunkt der höchsten medialen Aufmerksamkeit in eigener Sache zu äußern und die entscheidenden Probleme anzusprechen. Langzeitfolgen und Probleme verschiedener Art zeichneten sich außerdem erst mit der Zeit ab. Denn so viel wie die Medien auch auf die Belange der Betroffenen abhoben, so trugen sie auch zur Normalisierung der Katastrophe bei: Berichte über die sinkenden Zahlen der Verletzten in den Krankenhäusern oder der unidentifizierten Personen, die Berichte über die Bearbeitung der Anträge auf Schadenersatz und die seltener und kürzer werdenden Zeitungsberichte ließen die Katastrophe und deren Folgen zunächst als reguliert, einordbar und alltäglich erscheinen.⁴⁵¹ Das anfänglich Unbegreifbare der Katastrophe wurde

449 Vgl. exemplarisch den Bericht von Roland Fuchs auf seiner Website, in dem er von seiner Zeit im Krankenhaus und seiner Lage dort berichtet. Vgl. Website Roland Fuchs, [<http://www.ramstein-1988.de/14101.html>], letzter Zugriff am 5. 5. 2023. Vgl. auch Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 88–92. In dieser Situation befanden sich viele der Überlebenden in den ersten Monaten nach der Katastrophe.

450 Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 30–31; vgl. auch: »Hoffnung gegeben und Hoffnung genommen«, in: Frankfurter Rundschau vom 5. 9. 1988.

451 Siehe hierzu: Tobias Conradi, Breaking News. Automatismen in der Repräsentation von Krisen- und Katastrophenereignissen [= Schriftenreihe des Graduiertenkollegs »Automatismen«], Paderborn 2017, S. 321. Vgl. Nach Ramstein-Unglück noch zwölf Verletzte, in: Die Rheinpfalz vom 10. 12. 1988; Ramstein-Opfer als Illingerin identifiziert, in: Stuttgarter Zeitung vom 1. 9. 1988; vgl. Alle Hoffnungen vergebens: Weitere Tote identifiziert, in: Stuttgarter Zeitung vom 2. 9. 1988, Weiteres Opfer von Ramstein gestorben. 40 Tote identifiziert, noch 53 Menschen vermißt, in: Mainzer Rhein-Zeitung vom 2. 9. 1988; vgl. Kritik an Notversorgung zurückgewiesen. Chefärzte – alles tadellos verlaufen; vgl. Geil: Von 49 Toten 40 identifiziert. Flugstaffel ist versichert, in: Die Rheinpfalz vom 2. 9. 1988; vgl. zu den Zahlungen exemplarisch: 40 Millionen für Ramstein Opfer, in: Pirmasenser Zeitung vom 8. 11. 1991.

zum Tagesgeschäft, und schließlich verdrängten andere Ereignisse »Ramstein« von den Titelseiten.⁴⁵²

Die Betroffenen der Katastrophe von Ramstein traten stärker als Individuen in die Öffentlichkeit, als es die Betroffenen vorheriger Katastrophen getan hatten. Sie projektierten gemeinsame politische Ziele, die sowohl auf Sinnstiftung als auch auf Anerkennung des Leidens ausgerichtet waren.⁴⁵³ Um diese zu kommunizieren, willigten die Betroffenen ein, an ausgesuchten Interviews oder Fernsehsendungen mitzuwirken, oder gaben selbst Erklärungen an die berichtserstattenden Medien heraus.⁴⁵⁴ Die Betroffenen waren so in der Lage, abseits von geleiteten Interviews auf eigene Anliegen oder Kritik hinzuweisen. So erhielt das Thema des langfristigen psychischen Leidens Raum im öffentlichen Sprechen über die Katastrophe, die von der Öffentlichkeit Monate danach als abgeschlossen angesehen wurde. José Brunner weist dem Trauma zu Recht eine gesellschaftliche Kommunikationsfunktion zu, durch die Privates und Politisches verbunden werden konnte.⁴⁵⁵ Legitimität erfuhr dieses Sprechen über die emotionale und psychologische Seite des Opfer-seins durch die unterstützenden Psychologen, die ihrerseits PTSD, Trauerkrisen und deren Symptome als Experten⁴⁵⁶ erklärten und den Erzählungen der Betroffenen, glaubwürdig durch eigene, schreckliche Erfahrungen, wissenschaftliche Bestätigung verliehen. Die Autorität der beteiligten Psychologen verhalf den späteren exemplarischen Erzählungen der Betroffenen zu Legitimität, entsprachen sie doch medizinisch-wissenschaftlichen und damit rationalen Erkenntnissen. Selbstverständlich ist dies nicht allein auf die Betroffenen der Ramstein-Katastrophe zurückzuführen. Dass psychisches Leiden nicht aus persönlicher Schwäche resultierte, sondern im Gegenteil als zentrales Element des Opferstatus gelten musste, entwickelte sich mit der Zeit im öffentlichen Sprechen über »Opfer« von einer diskursiven Randposition zu einer anerkannten Perspektive.⁴⁵⁷ Brunner legt seiner Studie die Ansicht zugrunde, dass das Sprechen vom Trauma auch immer eine politische Seite habe. Die AkteurInnen dieses Diskurses waren sowohl die Betroffenen als auch PolitikerInnen oder Repräsentanten der Wirtschaft.⁴⁵⁸

452 Ebd.

453 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 124, S. 150.

454 Vgl. ebd., S. 208-209.

455 Vgl. Brunner, Die Politik des Traumas, S. 289.

456 Vgl. zum Expertentum als »Kenner und Vermittler von anwendungsorientiertem Wissen« die Auseinandersetzung damit in: Kemper, Medizin gegen den Kalten Krieg, S. 28-29 und Thomas Busset, Beatrice Schumacher, »Der Experte«: Aufstieg einer Figur der Wahrheit und des Wissens. »L'expert«: l'ascension d'une figure de la vérité et du savoir, in: Traverse. Zeitschrift für Geschichte. Revue d'histoire 8 (2001), S. 15-26.

457 Vgl. Goltermann, Opfer, S. 236.

458 Vgl. Brunner, Die Politik des Traumas, S. 7.

Das Verfassen von Leserbriefen oder eigenen Beiträgen befähigte die Betroffenen in gewissem Maße dazu, sich selbst zur Katastrophe und deren Folgen zu äußern und einen eigenen Deutungsanspruch geltend zu machen. Diese Bereitschaft zur Selbstäußerung fand bereits seit dem Beginn der 1980er Jahre ihren Niederschlag in autobiografischen Schriften. Im Zuge der zunehmenden gesellschaftlichen Akzeptanz des Status des leidenden »Opfers« oder zumindest des/der unschuldig Geschädigten kam es zu einer Vielzahl an Veröffentlichungen interpretierender Art.⁴⁵⁹ Der Überwindung zur öffentlichen Selbstthematisierung wurde von den Betreuenden der Nachsorgegruppe psychotherapeutische Bedeutung zugewiesen, da auf diesem Weg Hemmungen überwunden worden seien.⁴⁶⁰ Mit öffentlichen Äußerungen zur Situation der Betroffenen verband man die Hoffnung, die Bevölkerung und das eigene Umfeld darüber zu informieren und einen »richtigen« Umgang im Sinne von Sensibilität und Verständnis aufzuzeigen.⁴⁶¹ Die Betroffenen selbst wurden zu Experten für die Katastrophe, ihre Folgen und die psychologischen Implikationen, sodass einzelne als glaubhafte Botschafter auftreten konnten. Obgleich das Verhältnis der Betroffenen zu den Massenmedien als ambivalent beschrieben wurde, begriffen sie sie im Laufe der Zeit als regelrechte Verbündete – nicht zuletzt, wenn es um Schwierigkeiten mit Behörden ging.⁴⁶² Die Rezeption dieser Selbstäußerungen ist nur lückenhaft und meist nur im Spiegel der Aussagen von Betroffenen nachzuvollziehen. Im Zusammenhang mit dem Flugtagunglück berichtete Jatzko davon, dass sich ZuschauerInnen einer Sendung über das Ende der Flugtage beklagt und den Opfern die Schuld dafür zugewiesen hätten.⁴⁶³

459 Beispiele hierfür wurden in dieser Arbeit bereits angeführt, wie die Biografie von Eugen Bentele oder Bernhard Wolter, später auch Udo Bauch, Zugangsglück von Eschede überlebt. Mein schwerer Weg zurück ins Leben. Ein Opfer berichtet über seine Erfahrungen, Norderstedt 2003. Das Zeugnis ablegen beschränkte sich nicht auf die Opfer von großen technischen Unglücken. In den 1990er und 2000er Jahren erschienen auch Biografien oder Schriften, die andere Schadensereignisse aus der Perspektive der Geschädigten darstellten. So zum Beispiel die Darstellung der Mutter eines Opfers des Highschool-Amoklaufs von Columbine 1999: Misty Bernall, *She Said Yes*, New York (NY), London, Toronto u. a., 2000, oder Memoiren der Hinterbliebenen der Terroranschläge vom 11. September 2001: Marian Fontana, *A Widow's Walk. A Memoir of 9/11*, New York (NY), London, Toronto u. a. 2006.

460 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Katastrophen-Nachsorge*, S. 208.

461 Vgl. ebd.

462 Vgl. ebd. So konnte es beispielsweise einem Betroffenen nach jahrelangem bürokratischem Ringen gelingen, einen vollen Lohnausgleich als Rente zugesprochen zu bekommen, nachdem er seine Situation gegenüber den berichterstattenden Medien dargelegt hatte, vgl. ebd., S. 121.

463 Vgl. ebd., S. 124.

Andere dagegen hätten sich bei einzelnen Betroffenen für unbedachte Bemerkungen entschuldigt.⁴⁶⁴

Drei zentrale politische Anliegen vertrat die Nachsorgegruppe. Erstens sollte ein »Umdenken« stattfinden, das auch eine Abkehr von Flugtagen und Tiefflügen zur Folge haben sollte.⁴⁶⁵ Dies diene explizit nicht allein der Vermeidung weiterer Opfer, die nach Ansicht der Gruppenmitglieder bei der Fortführung zweifelsfrei zu beklagen sein würden.⁴⁶⁶ Vielmehr ging damit auch ein Sinnstiftungsprozess einher, im Zuge dessen dem Tod oder der Versehrung ein Zweck beigemessen wurde.⁴⁶⁷ Zweitens forderten die Betroffenen die Aufklärung des Unglücks und die Feststellung der Verantwortlichen.⁴⁶⁸ Hinzu kam die Forderung nach angemessener Entschädigung für die »erlittenen psychosomatischen und psychischen Langzeitfolgen«.⁴⁶⁹ Drittens sollte ein angemessenes Gedenken an das Unglück erfolgen. Dem Erinnern an die Katastrophe und ihre Toten sollte ein Ort gegeben werden. Insbesondere mit der Formulierung von Plänen zur Errichtung einer eigenen Gedenkstätte ging eine Herausforderung von zuvor implementierten Deutungen einher.

Exkurs: Opfer bleiben?

Die öffentliche Wahrnehmung der Überlebenden ist zu großen Teilen von der medialen Berichterstattung abhängig. So ist es für die Betroffenen nicht einfach, ihre Geschichte abseits der eigenen Opferwerdung weiterzu erzählen, die Katastrophe darin zu integrieren und sich davon ein Stück weit zu emanzipieren. Nicht selten fokussieren mediale Berichte über »Opfer« von Katastrophen seit den 1960er Jahren auf das auslösende Ereignis und die direkten Folgewirkungen. Die Katastrophe wird so zum zentralen und alles bestimmenden Höhepunkt, auf den das vorherige Leben hinauslief und der den weiteren Lebensverlauf diktiert. Unbestritten sei, dass die hier geschilderten Katastrophen einschneidende Momente im Leben der Betroffenen darstellten und zu Umbrüchen führten. Allerdings sind auch unter entsprechenden Voraussetzungen deren Integration in eine darüber hinausgehende Lebenserzählung möglich.

Boris Brejcha integrierte seine schwere Verwundung in seine Lebensbeschreibung. Als Kind überlebte er die Flugtagkatastrophe von Ramstein

464 Vgl. ebd., S. 208.

465 Vgl. ebd., S. 149–150, S. 164.

466 Vgl. ebd.

467 Vgl. ebd.

468 Vgl. ebd., S. 149.

469 Vgl. ebd., S. 150.

und trug Narben an Körper und Gesicht davon.⁴⁷⁰ Dass er 1988 noch sehr jung war, trug dazu bei, dass er die Katastrophe als wichtigen, aber nicht alles bestimmenden Teil seines Lebens definieren konnte. Betrachtet man das Leben Brejchas als Erzählung, ist die Katastrophe darin ein furchtbares und prägendes Ereignis und zugleich auch ein Startpunkt. Er begann Mitte der 2000er Jahre eine Karriere als Techno-Musiker und brachte 2007 sein erstes Album mit dem Titel »Die Maschinen kontrollieren uns« auf den Markt.⁴⁷¹ Sein musikalisches Interesse führt er unter anderem auch darauf zurück, dass die Musik ein Rückzugspunkt für ihn gewesen sei, da er in der Kindheit wegen seiner sichtbaren Verletzungen gehänselt wurde.⁴⁷² Auf der Bühne trägt Brejcha eine venezianische Maske, versteckt sein Gesicht aber nicht vor der Öffentlichkeit. Die Maske und mehrere Titel nachfolgender Alben (beispielsweise »Mein Wahres Ich« von 2008 und »Feuerfalter Part 1 und 2« von 2013/2014) können mit der Katastrophe als Teil der Biografie des Künstlers assoziiert werden, ohne dass das gesamte Schaffen darüber definiert wird.⁴⁷³ In einem Interview beschrieb Brejcha sogar, dass die Maske eher als Markenzeichne diene, um sich von anderen Musikern abzuheben.⁴⁷⁴ Die späteren Titel und Alben verweisen namentlich nicht auf das Ereignis.

Im deutschen Fernsehen wird Brejcha trotz seines internationalen Erfolgs nicht selten vorrangig als »Opfer« der Ramsteiner Katastrophe präsentiert, wie das Beispiel der oben zitierten *NDR*-Sendung zeigt.⁴⁷⁵ In der Szene der elektronischen Musik hingegen ist die Katastrophe ein Teil der Lebensgeschichte des Künstlers, der sich über den Status als »Opfer« hinaus als Musiker etablieren konnte und nicht unmittelbar in jedem Interview der Musikszene darauf angesprochen wird. Brejcha tritt auf namhaften Musikfestivals (z. B. Coachella) auf und bestreitet eigene Konzerttouren.⁴⁷⁶

470 Vgl. die Angaben Boris Brejchas zu seiner Biografie auf seiner Website: [<https://www.borisbrejcha.de/bio>], letzter Zugriff am 30. 11. 2025.

471 Vgl. <https://www.borisbrejcha.de/discography>, letzter Zugriff am 11. 4. 2023.

472 Vgl. die Angaben dazu, [<https://www.borisbrejcha.de/biography>], letzter Zugriff am 11. 4. 2023.

473 Vgl. ebd.

474 Vgl. das Interview mit dem Internet-Magazin Bassfilez: [<http://bassfilez.com/basstalk-3-boris-brejcha-mannheim>], letzter Zugriff am 11. 4. 2023.

475 *NDR Talk Show*, NDR, gesendet am 24. 1. 2020.

476 Vgl. die Website von Brejcha: [<https://www.borisbrejcha.de/bustour2023>], letzter Zugriff am 11. 4. 2023.

4.5 Debatten um die Erinnerung an »Ramstein«

Wie zuvor die Rettungsaktion und die Frage der Unglücksaufklärung war auch die Errichtung einer Gedenkstätte ein Politikum – allerdings auf lokaler Ebene. Zunächst entspann sich eine scharfe Debatte zwischen der CDU- und der SPD-Fraktion des Gemeinderates Ramstein-Miesenbach um den Standort der geplanten Gedenkstätte. Deren Gestaltung, ihr Standort und ihre Erreichbarkeit bestimmten über dessen Nutzung und letztlich auch über die Deutung der Katastrophe. Die Deutungskämpfe um die Verantwortung für die Katastrophe und ihre »Bewältigung«, die in den Monaten nach der Katastrophe geführt wurden, manifestierten sich nun in der Frage um die Gedenkstätte. Die Hinterbliebenen und Überlebenden der Katastrophe wurden an diesem Prozess weder beteiligt noch als Adressaten berücksichtigt. So kam es, dass die Nachsorgegruppe sich schließlich selbst um einen Gedenkort nach eigenen Vorstellungen bemühte, dabei die Prozesse offenlegte, die ebendies für Betroffene erschwerten, und am Ende eine eigene, alternative Gedenkstätte schuf, die Jahre später schließlich sogar offizielle Anerkennung fand. In den Jahrzehnten nach der Katastrophe setzte sich trotz vehementer Versuche der beteiligten Politiker, die Katastrophe als Tragödie zu deuten, eine kritische Erzählung der Katastrophe durch.

(K)ein Ort der Trauer. Die Kämpfe um zwei Gedenkstätten (1988–1989)

Einigkeit bestand im Ortsgemeinderat von Ramstein-Miesenbach im Grunde nur darüber, *dass* eine Gedenkstätte für die Toten der Flugtagkatastrophe errichtet werden sollte.⁴⁷⁷ Nach Vorstellungen des Ramsteiner Bürgermeisters Julius Divivier (CDU) sollte die Gedenkstätte auf dem Flugplatz errichtet werden, denn diese, so gab die *Rhein-Pfalz* wieder, solle möglichst am Ort der »Tragödie« stehen.⁴⁷⁸ Diese Lokalzeitung verfolgte die Vorgänge um die Gedenkstätte detailliert und wurde von den Lokalpolitikern als Kommunikationsmittel genutzt. Mit dem gewählten Standort verbanden Divivier und die CDU-Fraktion des Gemeinderates die Absicht, die Verantwortlichen für den Flugplatz und den Flugtag, die Amerikaner, des Unglücks zu mahnen, obgleich sie betonten, dass mit dieser Verantwortung keine Schuldzuweisung erfolge.⁴⁷⁹ Hier zeigte sich der Balanceakt zwischen der Verantwortungs-

477 Vgl. Streit um Standort der Gedenkstätte, in: Die Rheinpfalz vom 28. 10. 1989.

478 Vgl. Rat stimmt für Gedenkstätte für Flugtagopfer auf Flugplatz, in: Die Rheinpfalz vom 31. 10. 1988.

479 Vgl. Streit um Standort der Gedenkstätte.

zuweisung für den Flugtag und einer Schuldzuweisung für das Unglück. Die Adressaten der Gedenkstätte waren nach dieser Denkweise eindeutig die Angehörigen der amerikanischen Streitkräfte, wie auch später vom Vorsitzenden des CDU-Ortsverbandes Ramstein-Miesenbach, Felix Naßhan, betont wurde.⁴⁸⁰ Aufgrund des häufigen Personalwechsels auf der Air Base wollte man einen Ort errichten, der auch Neuankömmlinge an die Folgen des Unglücks erinnern sollte.⁴⁸¹ Insofern wäre eigentlich vorrangig von einem Mahnmal statt von einer Gedenkstätte zu sprechen gewesen. Die Überlebenden und die Hinterbliebenen wurden praktisch aus dem Kreis der Adressaten ausgeschlossen oder zumindest marginalisiert. Den Hinterbliebenen mit der Gedenkstätte einen Ort der Trauer zu schaffen, empfand Divivier als unnötig. Das »Trauern und Gedenken der Angehörigen der Flugtagopfer finde an den Gräbern ihrer Toten statt«, gab die Lokalzeitung die Überlegungen Diviviers wieder.⁴⁸² Trotzdem wurde die Gedenktafel dem Gedenken an die »Opfer des Flugtages« gewidmet – ein Widerspruch, der nicht thematisiert wurde.⁴⁸³ Über den Standort und die grundsätzliche Gestaltung hatte Divivier mit den amerikanischen Luftstreitkräften, die nach Auskunft Diviviers an die Presse ursprünglich eine Schrifftafel an der Kapelle der Air Base vorgesehen hatten, bereits vor der entsprechenden Sitzung im Ortsgemeinderat verhandelt.⁴⁸⁴ Die SPD-Fraktion warf ihm vor, keine Diskussionen darüber zugelassen zu haben.⁴⁸⁵ Die Fraktionen der SDP und der Grünen lehnten den Standort grundsätzlich ab, da eine Gedenkstätte auf der Air Base keinesfalls frei und ohne Voranmeldung zugänglich wäre.⁴⁸⁶ Alternative Vorschläge seitens der SPD oder der Grünen wurden abgelehnt.⁴⁸⁷ Dieses Vorgehen führte zu einem Verdacht, der von SPD und Grünen gefördert und von Ramsteiner Bürgerinnen und nicht zuletzt den Hinterbliebenen und Überlebenden geteilt wurde: dass Divivier und die CDU-Fraktion die Gedenkstätte als Zeichen der unausgesprochenen Schuldzuweisung und der Selbstentlastung auf dem Boden der Amerikaner unterbringen wollten.⁴⁸⁸ Letztlich setzte die CDU-

480 »In hohem Maße scheinheilig«, in: Die Rheinpfalz vom 9. 12. 1989.

481 Vgl. Streit um Standort der Gedenkstätte.

482 Vgl. ebd.

483 Vgl. Gedenkstein auf Flugplatz in Ramstein ist fertiggestellt, in: Die Rheinpfalz vom 24. 8. 1989.

484 Vgl. »Divivier hat Gemeinsamkeit aufgekündigt«, in: Die Rheinpfalz vom 12. 11. 1988; vgl. Gedenkstein soll an die Katastrophe erinnern, in: Die Rheinpfalz vom 27. 10. 1988.

485 Vgl. »Divivier hat Gemeinsamkeit aufgekündigt«.

486 Vgl. ebd.; vgl. Rat stimmt für Gedenkstätte für Flugtagopfer auf Flugplatz, in: Die Rheinpfalz vom 31. 10. 1988.

487 Vgl. »Divivier hat Gemeinsamkeit aufgekündigt«.

488 Vgl. ebd.

Fraktion ihre Vorstellung im Gemeindevorstand durch – in Abwesenheit der SPD-Fraktion, die aus Protest ferngeblieben war.⁴⁸⁹

Die »Übergabe« des Gedenksteins von der Gemeinde Ramstein-Miesenbach an die 316. US-Luftwaffendivision fand am 29. Juni 1989 statt.⁴⁹⁰ Der Stein wurde von der Gemeinde gestiftet, die Bronzeplatte von den amerikanischen Streitkräften.⁴⁹¹ Dass die deutsch-amerikanischen Beziehungen im Vordergrund standen, wurde anlässlich einer Gedenkfeier drei Tage, bevor sich die Katastrophe zum ersten Mal jährte, deutlich. General Michael J. Dugan, Oberbefehlshaber der US-Luftstreitkräfte in Europa, wertete den Stein als »Symbol dafür [...], daß Freundschaft und Zusammenarbeit zwischen den beiden Alliierten und Freunden noch weiter wachsen sollten«, wie die *Rheinpfalz* schrieb.⁴⁹² Dies sei noch wichtiger als die Erinnerung an das Unglück selbst, gab die Zeitung Dugan weiter wieder.⁴⁹³ Die Todesopfer fungierten in diesem Gefüge als sinnstiftende Komponenten des Gedenkens, spielten aber keine individuelle Rolle. Ebenso verhielt es sich mit den Angehörigen der Todesopfer. Ihnen wurden auf der Gedenkfeier nach Angaben Dugans Gebete und Gedanken gewidmet – allerdings in deren Abwesenheit.⁴⁹⁴ Die lokale CDU-Fraktion konnte so zusammen mit der amerikanischen Luftwaffe über die Form und die Ausgestaltung des Gedenkens bestimmen. Diese deutete das Unglück von Ramstein als Tragödie, wie der Sprachgebrauch der in Zeitungsbeiträgen zitierten CDU-Politiker deutlich machte, und nicht als Katastrophe mit offenen Fragen nach Verantwortung und langfristigen Folgen für eine große Anzahl an Menschen.

Auch abseits von Gedenkveranstaltungen waren die Kontrolle über den Gedenkort, die Deutung der Katastrophe und die potenziell daraus entstehenden politischen Spannungen ein wichtiger Punkt. Die restriktive Zugänglichkeit des Gedenksteins stellte sich in der Praxis rasch als nicht zu unterschätzendes Hindernis für BesucherInnen heraus. Eine Leserbriefschreiberin kritisierte, dass Angehörige, die nur am Wochenende nach Ramstein kommen könnten, um den Gedenkort zu besuchen, schwerlich eine Genehmigung dafür bekämen – das ausstellende Gemeindebüro sei dann nicht geöffnet.⁴⁹⁵ In einem Artikel der Wochenzeitung *Die Zeit* wandte sich 1993 ein Überlebender, der

489 Vgl. Rat stimmt für Gedenkstätte für Flugtagopfer auf Flugplatz.

490 Vgl. Gedenkstein auf Flugplatz in Ramstein ist fertiggestellt.

491 Gedenken an die Toten von Ramstein, in: *Die Rheinpfalz* vom 26.8.1989.

492 Gedenkfeier auf Flugplatz Ramstein, in: *Die Rheinpfalz* vom 25.8.1989.

493 Vgl. ebd.

494 Vgl. ebd.

495 Leserbriefe an die Lokalredaktion. »Mahnmal unter Verschluss?«, in: *Die Rheinpfalz* vom 11.11.1988; ähnlich äußerte sich eine Leserbriefschreiberin: vgl. »Was geschieht nach 16 Uhr?«, in: *Die Rheinpfalz* vom 5.9.1989.

seine Frau und sein Kind durch das Unglück verloren hatte, an den Bürgermeister von Ramstein: »Ich wünsche mir außerhalb des Friedhofes einen Ort, an dem ich meiner verstorbenen Familie auch ohne Anmeldung gedenken kann. Meine Trauer kann sich leider nicht an die Sprechzeiten Ihrer Gemeindeverwaltung gewöhnen.«⁴⁹⁶ Der Artikel unterstützte die Forderung der Betroffenen nach einem zugänglichen Gedenkort: »Trauer braucht einen Ort, insofern könnte eine Gedenkstätte helfen, das Versäumte nachzuholen.«⁴⁹⁷

Die Mitglieder der Nachsorgegruppe lehnten die Gedenkstätte aus vielerlei Gründen ab. Nicht nur war der Zugang nur nach Genehmigung gewährleistet, auch wurden die BesucherInnen stets von Wachpersonal begleitet, sodass eine private Trauer als unmöglich empfunden wurde.⁴⁹⁸ Die physische Nähe zur Absturzstelle war den Betroffenen wichtig, hatte hier doch nicht nur ein tiefer Einschnitt in das eigene Leben stattgefunden, sondern auch das Leben ihrer Angehörigen sein Ende gefunden.⁴⁹⁹ Der Faktor der physischen Nähe war ein ebenso wichtiges Anliegen wie ein gemeinsamer Ort der Trauer und des Gedenkens.⁵⁰⁰ Die kaum zugängliche Gedenkstätte zeitigte noch einen weiteren Effekt: Die Betroffenen konnten sich dort nicht unbeobachtet treffen, austauschen und möglicherweise sogar vernetzen. Fand das Trauern, wie vom Ramsteiner Bürgermeister festgelegt, an den Gräbern statt, so musste dies zwangsläufig allein geschehen. Die offiziellen Jahrestage waren wenig geeignet, sich als Gemeinschaft zu begreifen und einander kennenzulernen, da zu diesen Zeitpunkten Reden vonseiten der Veranstalter gehalten wurden. Ein Betroffener beklagte: »Da wird man nun einmal im Jahr an einen Stein geführt, umringt von Photographen, Militärpersonal und Rednern, hat eine halbe Stunde Zeit, und schon geht's auch wieder weiter.«⁵⁰¹ Eine Vernetzung und ein Austausch der Betroffenen hätten ohne die Nachsorgegruppe also nicht stattfinden können. Dass die Zugangsbeschränkung zum Gedenkstein explizit eine politische Kontrollfunktion über die Besuchenden, über die Nutzung der Gedenkstätte und damit letztlich über das Gedenken hatte, wurde zum Totensonntag 1989 erkennbar, als der Besucherantrag der SPD-Ortsverbände Ramstein und Miesenbach abgelehnt wurde. In der *Rheinpfalz* begründete Naßhan diese Entscheidung der Verbandsgemeindeverwaltung: »Man sei früh übereingekommen, die Gedenkstätte für die Opfer der furchtbaren Flugtagtragödie nicht für parteipolitische Zwecke zu mißbrauchen.

496 Schröm, *Der Stoß durchs Herz*.

497 Ebd.

498 Vgl. »Was geschieht nach 16 Uhr?«; vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Katastrophen-Nachsorge*, S. 124, S. 186.

499 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, *Katastrophen-Nachsorge*, S. 186.

500 Vgl. ebd.

501 Schröm, *Der Stoß durchs Herz*.

Der Standort auf dem Flugplatz biete hierfür die Gewähr, neben all den anderen Punkten, die damals und heute für ihn sprechen und sprachen.⁵⁰² Die Pietät gegenüber den Opfern erscheint vor dem Hintergrund der Gestaltung der Gedenkstätte allerdings fraglich. Eine Gedenkstätte für die Opfer der Katastrophe barg auch die Möglichkeit, zum »Wallfahrtsort für alle möglichen Protestierer« zu werden, wie ein Kommentator in der *Rheinpfalz* zu bedenken gab.⁵⁰³ Dies schien weder für die CDU als Partei noch für die Gemeinde erstrebenswert, die nicht zum Synonym der Katastrophe werden wolle.⁵⁰⁴ Die Kontrolle des Zugangs zur Gedenkstätte sollte sowohl die Instrumentalisierung der Katastrophe und seiner Opfer vereiteln als auch sämtliche politische Aktivitäten im Zusammenhang mit der Katastrophe unterbinden.

Inwiefern absichtlich organisierte politische Agitation der Betroffenen vereitelt werden sollte, kann nicht nachgewiesen werden, wenngleich dies naheliegt. Deutlich aber wurde, dass der gegenteilige Effekt eintrat: Die Gedenkfeiern und die Gedenkstätte wurden im wahrsten Sinne des Wortes zu einem Stein des Anstoßes für öffentliche Aktivität der Betroffenen. Das gelenkte öffentliche Gedenken, auf dessen Gestaltung sie keinerlei Einfluss hatten, bewerteten die Betroffenen als inakzeptabel und begannen etwa drei Jahre nach dem Unglück, sich für eine zweite Gedenkstätte einzusetzen. Sie beurteilten den bestehenden Gedenkstein als unzureichend für ein allgemeines Gedenken und Erinnern, vor allem im Hinblick auf die Verhinderung weiterer Flugtage.⁵⁰⁵ Hierfür seien nach Ansicht der Gruppe nicht nur die AmerikanerInnen zuständig, sondern ebenso die bundesdeutsche Bevölkerung, insbesondere, da sich die Anzeichen wenige Jahre nach dem Unglück mehrten, dass Flugtage oder ähnliche Veranstaltungen wieder stattfinden sollten.⁵⁰⁶ Die Würde des Ortes und die erwartete mahnende Wirkung des Steins bei den amerikanischen Streitkräften und deren Angehörigen stellte die Gruppe allerdings in Frage: Das Erinnerungsmal stehe »neben einem Parkplatz und einem amerikanischen Supermarkt. Diese Stelle mit Sitzmöglichkeiten dient den müden Einkäufern und jugendlichen Cola-Trinkenden und auch den Menschen, die dort ihr Altglas entsorgen, als willkommene Insel.«⁵⁰⁷

502 »In hohem Maße scheinheilig«, in: Die Rheinpfalz vom 9. 12. 1989.

503 Bären dienst, in: Die Rheinpfalz vom 31. 10. 1988.

504 Vgl. ebd.

505 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 185.

506 Alfred Witt, »Wann begreifen die Verantwortlichen?«, in: Die Rheinpfalz vom 26. 6. 1993, zitiert nach: Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 122-123; vgl. auch: Schröm, Der Stoß durchs Herz; vgl. »Was wir durchgemacht haben, darf sich nicht wiederholen«.

507 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 185.

Ebenso wie der Standort wurde auch seine Gestaltung kritisiert. Er hielt die Todesopfer anonym, denn der Stein trug keine Namen und auch, mit Ausnahme des Unglücksdatums, keine weiteren Informationen.⁵⁰⁸ Für das Aufführen aller Namen wäre aus Datenschutzgründen zunächst auch das Einverständnis der Hinterbliebenen notwendig gewesen. Zudem bedauerten die Mitglieder der Gruppe, dass die Katastrophe nicht als solche bezeichnet wurde. Dieses Wort drückte nach ihrem Empfinden den gewaltsamen Tod und die Folgen des Ereignisses treffend aus.⁵⁰⁹ Mit der Gestaltung der Gedenkstätte hatten der Bürgermeister der Gemeinde Ramstein-Miesenbach und die amerikanische Luftwaffendivision die Kontrolle darüber unhinterfragt beansprucht – ein Vorgehen, das aus den vorherigen Fallstudien bereits bekannt ist. Das Ansinnen, eine neue, zugängliche, von den Betroffenen als angemessen empfundene Gedenkstätte zu schaffen, stieß auf Hindernisse. Es galt, einen geeigneten Ort und Unterstützer für dieses Vorhaben zu finden. Allerdings lehnten sowohl der Bürgermeister von Ramstein – unter Verweis auf den bestehenden Stein –, die evangelische und katholische Kirche sowie verschiedene andere Institutionen eine neue Gedenkstätte in ihren Kreisen ab.⁵¹⁰ So setzte sich der Verdacht bei den Mitgliedern der Nachsorgegruppe fest, dass man das Erinnern an den letzten Flugtag, den so viele PolitikerInnen und BürgerInnen unterstützt hatten, verdrängen wollte. Dies mehrte die Wut auf die verantwortlichen PolitikerInnen.⁵¹¹ Zwei Jahre lang bemühten sich verschiedene Mitglieder der Gruppe bei PolitikerInnen und in der Presse, die das Anliegen unterstützte, um einen alternativen Gedenkort.⁵¹² Letzten Endes kaufte ein Mitglied selbst ein Grundstück in der Nähe der Air Base.⁵¹³ So errichtete die Gruppe dort selbst einen Gedenkstein, der alle Namen und Geburtsdaten enthielt – nach langem bürokratischem Aufwand hatte die Landesregierung dazu die notwendigen Einverständnisse der Hinterbliebenen eingeholt und der Gruppe übermittelt.⁵¹⁴ Dies wertete die Gruppe als Beweis, dass auch Betroffene außerhalb ihrer Gruppe das Bedürfnis nach einem zugänglichen Erinnerungsort teilten.⁵¹⁵ Sieben Jahre nach der Katastrophe wurde die neue Gedenkstätte eingeweiht.⁵¹⁶ Gestalterisch war dieser Stein an andere Gedenksteine, wie Kriegerdenk-

508 Vgl. ebd.

509 Vgl. ebd., S. 125.

510 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 125.

511 Vgl. ebd.

512 Vgl. ebd.

513 Vgl. ebd.

514 Vgl. ebd.

515 Vgl. ebd.

516 Vgl. ebd., S. 184.

mäler, angelehnt, ohne die Toten durch gestalterische Elemente direkt in einen Kriegskontext zu stellen.⁵¹⁷ Er war rechteckig, denn mit Bedacht wurde auf ein Kreuz verzichtet, weil die Toten verschiedenen Religionen angehört hatten.⁵¹⁸ Obgleich die Namen der offiziell zu den Todesopfern Zählenden aufgeführt waren, suggerierte die Inschrift – »zur Erinnerung an alle getöteten Menschen durch die Flugtagkatastrophe von Ramstein am 29. 8. 1988« und »zum Gedenken an die Opfer, die an den Folgen verstorben sind« –, dass es durchaus noch weitere Tote im Zusammenhang mit der Katastrophe geben könne.⁵¹⁹ Die Formulierung wurde einerseits gewählt, weil die offizielle Zahl von einigen angezweifelt wurde, andererseits, weil es Personen gab, die an Spätfolgen verstarben.⁵²⁰

Die Erstellung und Gestaltung wurden zu einem Teil der psychosozialen Nachsorge und als Verarbeitungsprozess betrachtet.⁵²¹ Der handwerkliche Einsatz, mit dem einige Mitglieder die Errichtung des Gedenkortes ermöglichten, wurde von ihnen und den Betreuenden als Akt der »Wiedergutmachung« oder Sühnehandlung betrachtet. Die Schuldgefühle, die zahlreiche Überlebende hatten, weil sie überlebt und/oder ihre Angehörigen zum Flugtag mitgenommen hatten, beschrieben sie hinterher als gemildert.⁵²² Zudem machte es die öffentliche Repräsentation der Deutung der Überlebenden und der Hinterbliebenen möglich, was den Betroffenen ein zentrales Anliegen war, wie folgendes Beispiel verdeutlicht: Anlässlich des zehnten Jahrestages äußerte eine Hinterbliebene: »Für mich war es eine besondere Freude [...] zu hören, daß vor Kurzem auch eine Schulklasse aus Ramstein unsere Gedenkstätte besucht hat. Ich sehe das als eine Art Anschauungsunterricht in Vergangenheitsbewältigung an.«⁵²³ Weiterhin wird deutlich, dass aus Sicht der Betroffenen keine »Bewältigung« ohne ihre Mitwirkung und ihre Deutungen stattfinden könne.

Obgleich der Wunsch nach einer anderen Gedenkstelle von einem Gutteil an Personen, Behörden und Institutionen nicht unterstützt oder gar abgelehnt wurde, wurde die Gedenkstätte schließlich auch vom US-Militär und von der italienischen Luftwaffe als offizieller Gedenkort akzeptiert. Beide

517 Vgl. ebd. S. 185–186.

518 Vgl. ebd.

519 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 134; vgl. auch: P. Huber, Ramstein 1988: Tod aus heiterem Himmel, in: Austrian Wings. Österreichs Luftfahrtmagazin, 28. 8. 2018, [<https://www.austrianwings.info/2018/08/ramstein-1988-tod-aus-heiterem-himmel/>], letzter Zugriff am 25. 9. 2020.

520 Vgl. Huber, Ramstein 1988.

521 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 187.

522 Vgl. ebd.

523 Vgl. Rede von Marlies Witt am 1. 10. 1998 an der Gedenkstätte, in: Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 138.

Institutionen stifteten Sitzbänke und entsenden ihre Mitglieder zu offiziellen Feiern dorthin.⁵²⁴

»Ramstein ist aus Fahrlässigkeit passiert«. Die etablierte Erzählung der Flugtagkatastrophe in den Folgejahrzehnten

Die Geschichte der Katastrophe von Ramstein bleibt eine deutsche Geschichte. Die Rolle der amerikanischen Streitkräfte bleibt unklar. Stellungnahmen gibt es von ihrer Seite dazu weiterhin nicht. Ebenso bleibt die Beteiligung der italienischen Flugstaffel weiterhin unterbeleuchtet.

Welche Art der Erzählung über die Flugtagkatastrophe konnte sich im Laufe der Jahrzehnte als dominant in Deutschland durchsetzen? Im Spiegel von Fernsehfilmen, Dokumentationen und anderen Medienerzeugnissen ist der Befund eindeutig. Es ist den Regierungspolitikern Rheinland-Pfalz' und der Bundesrepublik nicht gelungen, die Deutungsmacht über die Katastrophe für ihre Version der Geschichte zu beanspruchen. Vielmehr trugen die Abwehr der Verantwortung und der Versuch, die Katastrophe als in geregelten Bahnen bewältigt erscheinen zu lassen, dazu bei, dass die Vor- und Nachgeschichte im deutschen medialen Diskurs als großes Unrecht interpretiert wurde. Trotz der Bemühungen der Regierungskoalition in Rheinland-Pfalz und im Untersuchungsausschuss konnte sich die Deutung, dass sowohl die Genehmigung des Flugtages als auch dessen Durchführung und die nachfolgende Schadensregulierung ordnungsgemäß und zufriedenstellend verlaufen seien, nicht durchsetzen.

Mehrere Voraussetzungen sind dafür ursächlich. Ähnlich wie bei den zuvor diskutierten Katastrophen besaßen die Regierungspolitiker des Bundeslandes und in diesem Fall auch des Bundestages und des Verteidigungsministeriums ein hohes Maß an Autorität, waren sie es doch, von denen zunächst die Aufklärung des Unglücks erwartet wurde. Als Experten und Entscheidungsträger waren sie mit den Details und Abläufen im Kontext des Flugtags und der Zusammenarbeit mit den Alliierten vertraut. KritikerInnen oder Betroffene mit dem Argument der Unwissenheit über die Zusammenhänge zu diskreditieren, konnte allerdings zunehmend schlechter gelingen.

Dazu trug bei, dass politischer Widerspruch gegen die Flugtage bereits vor der Katastrophe laut geworden war. Eine sensibilisierte und gesellschaftlich und politisch aktivere Bevölkerung war nicht mehr bereit, Deutungen unhinterfragt hinzunehmen.⁵²⁵ Diese Tendenz spiegelte sich in einem Wandel

⁵²⁴ Vgl. Huber, Ramstein 1988.

⁵²⁵ Zum Wandel der Medienöffentlichkeit und der von der Protestkultur geprägten kritischen Öffentlichkeit vgl. von Hodenberg, Konsens und Krise.

der »Medienöffentlichkeit« seit den 1960er Jahren wider, wie Christina von Hodenberg zeigt. Hinzu kam eine im Vergleich zu den Kontexten der diskutierten Katastrophen andere Haltung der berichterstattenden Medien und deren JournalistInnen, die sich kritisch gegenüber Politik und Flugtag verhielten und sich, wie gezeigt wurde, als Aufklärungsinstanz betrachteten. Entscheidende Faktoren waren nicht zuletzt die Betroffenen, die sich gegen die Höhe der Entschädigung aussprachen und die ihr Leid offen zeigten. Die Aktivität Betroffener wurde durch die Nachsorgegruppe potenziert und über die Medien publik gemacht.

Über das Internet war es Betroffenen in späteren Jahren möglich, ihre eigene Sicht zu schildern. Ein Beispiel ist die Website, die von Roland Fuchs erstellt wurde. Fuchs verlor durch die Katastrophe seine Frau Carmen und seine Tochter Nadine. Er selbst wurde schwer verletzt.⁵²⁶ Eigene Websites ermöglichen den Betroffenen, Inhalte ohne redaktionelle Bearbeitung, wie zum Beispiel die Zuspitzung auf bestimmte Punkte durch Journalisten, öffentlich zu machen. Im Vergleich zu Druckerzeugnissen erreichen Websites eine potenziell größere Reichweite und müssen nicht verlegt und vertrieben werden.

Die Betroffenen, die an Sichtbarkeit gewonnen hatten, konnten ihr Leid argumentativ nutzen. Insofern konnte die Katastrophe nicht für abgeschlossen erklärt werden, auch wenn das Thema durch andere Ereignisse medial und politisch überlagert wurde. 35 Jahre nach der Flugtagkatastrophe von Ramstein erhält sie weiterhin mediale Aufmerksamkeit, insbesondere zu den Jahrestagen. Die Erzählung wird deutlich von Betroffenen und Kritikern bestimmt.

Dies wird mit der exemplarischen Betrachtung jüngst produzierter und gesendeter Dokumentationen und eines Spielfilms deutlich. Die Dokumentation »Die Akte Ramstein« des Formates *ZDF History* aus dem Jahr 2018 geht dem Disput zwischen der SPD und der CDU/FDP nach.⁵²⁷ Sie orientiert sich erzählerisch am Mehrheitenbericht des Untersuchungsausschusses von 1989 und betrachtet dessen Festlegungen kritisch. Ein Spannungsbogen wird anhand der Geschichte des Jungen Mario Witt aufgebaut, über dessen Tod die Eltern erst nach Tagen informiert wurden. Die Perspektive der Betroffenen macht die Auswirkungen der Katastrophe deutlich und lässt die Abwehr von Verantwortung als geradezu zynisch erscheinen.

Nachdem die Vorgeschichte und der Ablauf des katastrophalen Unfalls nachvollzogen wurden, werden die damaligen Streitpunkte dargelegt und den positiven Formulierungen im Untersuchungsbericht gegenübergestellt.

526 Vgl. die Website von Roland Fuchs.

527 Siehe *ZDF-History. Die Akte Ramstein*, ZDF, gesendet am 26.8.2018, 20.00 Uhr, [<https://www.youtube.com/watch?v=wIVzwCPlaU4>], letzter Zugriff am 15.8.2023.

So werden sowohl die Genehmigungspraxis als auch die Alleinschuld des Solopiloten in Frage gestellt. Die als rechtmäßig und regelkonform bewertete Rettungsaktion wird als unkoordiniert und geradezu fatal für die Verletzten beschrieben. In der Sendung kommen neben den Eltern Mario Witts auch Personen zu Wort, die sich zeitgenössisch gegen den Flugtag aussprachen und den Umgang mit der Katastrophe kritisierten. Nebst Rudolph Scharping und Florian Gerster trägt auch der Notarzt Klaus-Peter Wresch dazu bei, dass die bereits 1989 strittigen Behauptungen des Untersuchungsausschusses unglaubwürdig erscheinen. Der Auftritt Bernhard Vogels ändert an diesem Eindruck nichts. Interviews mit Experten, beispielsweise einem Bundeswehrpiloten, bestätigen die Zweifel. Die Dokumentation kommt zu einer eindeutig negativen Bewertung der strittigen Vorgänge um Ramstein.

Vier Jahre später sendete die *ARD* einen Themenabend zur Katastrophe auf der Air Base. Erstmals im Spielfilmformat wurden den Zuschauenden das Erleben der Katastrophe aus der Perspektive der Betroffenen und die Langzeitfolgen vorgeführt.⁵²⁸ Der Plot des Films *Ramstein – Das durchstoßene Herz* orientiert sich an den Erzählungen der Betroffenen. Er stellt die Handlungen und Äußerungen der deutschen Politiker, die amerikanische Abwehrhaltung und die Bürokratie dem visualisierten Leid gegenüber. Allein durch den Raum, den die Erfahrungen der Betroffenen einnehmen, kann die Deutung, dass alles gut und nach Vorschrift verlaufen und das Unglück ein bedauerlicher Zufall sei, nicht als legitime Deutung erscheinen.

Der Beginn des Spielfilms zeigt die Volksfestatmosphäre beim Flugtag und verdeutlicht in diesem Zuge die Unbesorgtheit der BesucherInnen, die bereits 1988 in den Medienberichten inszeniert worden war. Der Unfallablauf selbst wird nicht minutiös dramatisiert. In Vor- und Rückblenden zeigt der Film auf mehreren Zeitebenen die weiteren Vorgänge im Zusammenhang mit der Katastrophe, sodass eine Erzählung aus den ausgewählten Ereignissen und Perspektiven entsteht.

Die Betroffenen finden sich Jahre nach der Katastrophe in der Nachsorgegruppe zusammen und berichten einander, wie sie die Zeit nach der Katastrophe erlebten und wie dies ihr Leben beeinflusste. Diese Erfahrungen werden dem Zuschauenden in Form von Rückblenden präsentiert. Das Erzählte ist den Berichten aus dem Buch *Das Durchstoßene Herz*, das von den Initiatoren der Nachsorgegruppe herausgegeben wurde und in dieser

528 Die folgenden Inhalte beziehen sich auf den Spielfilm: *Ramstein – Das durchstoßene Herz*, *ARD*, gesendet am 26.10.2022, 20.15 Uhr, [<https://www.ardmediathek.de/sendung/ramstein-das-durchstossene-herz/Y3JpZDovL2Rhc2Vyc3RILmRIL3JhbXNoZWluLWRhcyrkdXJjaHNob3NzZW5lLWlhcno>], letzter Zugriff am 16.3.2023.

Arbeit als Quelle verwendet wird, nachempfunden. Entsprechend der Auffassung von »Opfern« der Nachsorgegruppe, werden die Wirkungen auf unverletzt Gebliebene, Hinterbliebene und medizinisches Personal filmisch aufgegriffen und für die Zuschauenden plausibilisiert. Erzählt wird beispielsweise die Geschichte einer jungen Frau, die trotz eigener Trauer ihrem schwerbrandverletzten Bruder über Monate den Tod des Vaters und des Bruders verheimlichen musste, um sein Überleben nicht durch einen emotionalen Schock zu gefährden. Ebenso wird die Belastung eines Krankenpflegers gezeigt, den die Erlebnisse Jahre später in psychische Stresssituationen bis zu Halluzinationen bringen. Aus der Perspektive eines deutschen Notarztes werden dessen Beobachtungen am Katastrophenort und in den Kliniken bezüglich der Verletztenversorgung in den Film integriert. Die Notwendigkeit der Erstversorgung von Brandverletzten, die fatalen Folgen ihrer Unterlassung und der »schnellen Rettung« werden wiederholt erklärt und veranschaulicht. Einzelheiten des Verlaufs von Brandverletzungen und deren Behandlung werden erläutert und gezeigt. Dieser Notarzt wird schließlich vom Innenminister unter Druck gesetzt, seine Beobachtungen nicht in der Öffentlichkeit lautstark zu vertreten. Der Eindruck in dieser Szene, dass Versäumnisse nicht publik gemacht werden sollen, entsteht nicht zum ersten Mal im Film.

Schulduweisungen erfolgen schließlich an anderer Stelle. Ein Untersuchungsteam, das die Fakten und Zusammenhänge für den Zuschauer zusammentragen soll, positioniert sich am Ende eindeutig. Die Schuld wird denjenigen zugeschrieben, die die Flugshow genehmigt und durchgeführt haben – deutschen Politikern und amerikanischen Streitkräften. »Ramstein ist aus Fahrlässigkeit passiert«, resümiert einer der Ermittler.⁵²⁹ Das Urteil, das der Film am Ende verdeutlicht, ist, dass die verantwortlichen Politiker weder zu ihren Fehlern stehen noch angemessene Konsequenzen ziehen. Ramstein wird aus dieser Sicht zu einem ungesühnten Unrechtskomplex.

Die anschließend gesendete Dokumentation *Ramstein. Die Doku* wiederholt inhaltlich und auf Interviews mit Zeitzeugen gestützt die Grunderzählung des Spielfilmes.⁵³⁰ Ausschnitte aus der Rede der Ministerpräsidentin von Rheinland-Pfalz, Malu Dreyer, bei der Trauerfeier anlässlich des 30. Jahrestages 2018 zeigen ein lang erhofftes offizielles Eingeständnis von Fehlern und Verantwortung, während Rupert Scholz in einem Interview weiterhin auf der Verantwortung der Amerikaner besteht und die Katastrophe als »Pech« und zum Leben dazugehörig bezeichnet.⁵³¹ Letztere Deutung erscheint im Kontext

529 Vgl. ebd.

530 Die folgende Textpassage bezieht sich vollständig auf: Ramstein – Die Doku, ARD, gesendet am 26.10.2022.

531 Vgl. ebd.

der übrigen Aussagen der Dokumentation als weiterer Rechtfertigungsversuch.

Bereits vor der Veröffentlichung dieser Dokumentation wurde 2022 im Zuge der *NDR*-Sendereihe »Die Narbe« eine kürzere Sendung mit denselben Filmaufnahmen gezeigt.⁵³² Die Sendung fokussierte auf die »Bewältigung« einer Katastrophe wie der von Ramstein. Besonders psychologische Hilfe und die psychosoziale Nachsorge wurden dabei als zentraler Schlüssel präsentiert, der den Betroffenen ein Weiterleben ermöglichen könne. In diesem Zuge wird ein Schwerpunktwechsel in den Annahmen darüber deutlich, was nach einer Katastrophe bewältigt werden müsse und wer darüber bestimmen konnte. Dies war bis über die Mitte des 20. Jahrhunderts hinaus vor allem die vonseiten der Unternehmer oder der Politik angewiesene Beseitigung von Trümmern, der Wiederaufbau bzw. der Ersatz des verunglückten technischen Gerätes und die Sicherstellung der finanziellen Existenz der Betroffenen. Im Laufe der 1990er Jahre wurde in der öffentlichen Kommunikation, vor allem unter Beteiligung von Psychologen sowie der Betroffenen selbst, mit Hilfe der Medien auf eine persönliche Bewältigung abgehoben. Die Integration des individuellen Verlusts, der körperlichen Versehrung oder der psychischen Reaktionen auf das Erlebte wurde im öffentlichen Diskurs zum zentralen Thema der »Bewältigung« erhoben. Damit einher ging eine Loslösung von der Zielsetzung eines vollständigen Abschlusses der Katastrophenbewältigung. Die persönliche »Bewältigung«, also die Weiterführung des Lebens und der Umgang mit den körperlich und emotional schmerzhaften Folgen, wurde mehr als Prozess denn als statischer Endpunkt betrachtet. Hierzu waren andere Maßnahmen seitens der Politik notwendig als pauschal veranschlagte Hilfsmaßnahmen. Die Betroffenen der Flugtagkatastrophe forderten vor allem Eingeständnisse von Fehlern und Bedauern, wie sie in fast sämtlichen Medienbeiträgen deutlich machten.

Zwischenfazit

Die »Bewältigung« von technischen Katastrophen befand sich in den 1980er Jahren im Wandel. Am Beispiel der Flugtagkatastrophe von Ramstein wird deutlich, dass sich Erwartungsstrukturen, die diskursiven Machtverhältnisse und kontextuale Voraussetzungen für den »Abschluss« einer Katastrophe ver-

532 Vgl. Das Trauma von Ramstein, Die Narbe, ARD, gesendet am 28.10.2020, [<https://www.ardmediathek.de/video/die-narbe/das-trauma-von-ramstein/ndr/Y3jpZDovL25kcis5kZS9mZTk4MDI2Y1lMWwEzLTJYjYwYjYjdjMCo3YzYxMzhjMzlyYzIj>], letzter Zugriff am 30.11.2025.

ändert hatten. Die Regierungspolitiker des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz verfuhrten beim Umgang mit der Katastrophe zunächst nach dem in dieser Studie für frühere Jahrzehnte aufgezeigten Muster. Autoritäres Auftreten und die Orientierung der Hilfsleistungen an pauschaler, finanzieller Entschädigung konnten aber im veränderten gesellschaftlichen Kontext nicht mehr zu einer Durchsetzung vorgegebener Deutungen und einem »Schlussstrich« unter das Geschehen führen.

Die grundlegende Organisation der Rettung von Leib und Leben aus Gefahrensituationen war und ist Aufgabe des Staates. Im Falle von Ramstein wurde deutlich, dass sich die BesucherInnen nicht nur auf Sicherheit in ihrer Umgebung, sondern auch auf die Versorgung und Rettung im Ernstfall verließen. Trotz der Bemühungen vonseiten der Regierungspolitiker und der Mehrheit im Untersuchungsausschuss kann anhand der Quellenlage und Zeitzeugenaussagen davon ausgegangen werden, dass die Versorgung der Verletzten nicht flächendeckend den gängigen Praktiken entsprach und die Erstversorgung in mehreren Fällen nicht, nur teilweise oder unzureichend erfolgte. Die »schnelle Rettung«, auf die sich die verantwortlichen Politiker beriefen, konnte nicht mehr unhinterfragt als Kriterium gelungener Rettung gelten. Die seit den 1950er und 1960er Jahren entwickelten Rettungspraktiken legten den Schwerpunkt auf die verletzungsgerechte Versorgung, um dadurch das Leben zu erhalten und Folgeschäden möglichst gering zu halten. Damit einher ging auch die Anwendung von Triage, die diejenigen Patienten bevorzugte, die einer unverzüglichen Behandlung bedurften, um am Leben zu bleiben. Dies trifft insbesondere auf Brandverletzte zu. Dass bei der Katastrophe von Ramstein amerikanische Taktiken auf die deutschen Rettungspraktiken trafen, macht umso deutlicher, dass die angepasste Rettungs- und Weiterversorgung als Standard galt und im Falle des Nicht-Funktionierens thematisiert wurde.

Auch die mediale Berichterstattung konzentrierte sich deutlicher auf die Verletzten und Betroffenen der Katastrophe, auch wenn dies zunächst in engen diskursiven Bahnen über den Ablauf der Katastrophe geschah. Die Medien griffen darüber hinaus medizinische Informationen zu den Verletzungsmustern der Verletzten auf und machten sie so der LeserInnen bzw. ZuschauerInnenschaft zugänglich. Die körperlichen und später auch die seelischen Verletzungen hatten Eingang in die mediale Repräsentation von Technikopfern gefunden und verdeutlichten so die direkten Folgen der Katastrophe. Im Zuge der Enttabuisierung des Zeigens und Erklärens von Verletzungen erhielten diese und damit auch die Betroffenen mehr mediale Sichtbarkeit.

Die Haltung der Medien hatte sich im Vergleich zu den anderen Katastrophenfällen deutlich verändert. Die JournalistInnen stellten sich im Falle von Ramstein selbst als investigative Aufklärer zum Wohle der Be-

troffenen dar und rechtfertigten so auch das explizite Zeigen von Brandverletzten. Die zunehmende Dominanz der »Schurkengeschichte« in der medialen Deutung, die auf deutliche Verantwortungs- oder gar Schuldzuschreibungen verwies, stellte zugleich »Opfer« als unschuldig und in diesem Falle als getäuschte und hintergangene Schutzbedürftige heraus und damit als leittragende Figuren in den Vordergrund. Das Verhältnis zwischen Medien und Betroffenen war ambivalent: Einerseits Sprachrohr und Multiplikatoren von Sichtbarkeit, verfolgten die Medien andererseits auch eigene Verkaufsinteressen und Darstellungsvorstellungen. Das Zeigen von Verletzten musste aus ethischen Gründen gerechtfertigt und austariert werden.

Für die Politiker, die sich nach dem Flugtagunglück in der Defensive befanden, war eine Normalisierung der Katastrophe unmöglich. Die Berufung auf Schicksal und Pech oder die Deutung der Katastrophe als unvermeidlichen Begleitumstand moderner Technik konnte sich nicht mehr unhinterfragt durchsetzen. Zwar äußerten sich deutsche Politiker bei der Trauerfeier diesbezüglich zurückhaltender als ihre amerikanischen und italienischen Kollegen, doch wurden diese Deutungen in parlamentarischen Debatten aufgegriffen. Auf Seiten der SPD und der Grünen sowie auf der Ebene weiter Kreise der Bevölkerung aber konnte dies nicht verfangen. Die Frage nach politischer Verantwortung für den Einsatz und die Nutzung von Technik war nicht erst mit Ramstein auf der politischen Tagesordnung erschienen. Die Atomkraftdebatte kann als Schlüsseldebatte gelten, die sich auch auf andere Technik auswirkte. Sie warf die Frage nach politischer Verantwortung für Techniknutzung auf. Politik und Gesellschaft, nicht zuletzt die Anti-Atomkraft- und die Friedensbewegung, waren für derartige Fragen sensibilisiert. Die Amalgamierung der Debatten um Kernenergie, Umweltschutz und Aufrüstung lenkten den Blick auf die politische Verantwortung für Techniknutzung in diesem Bereich und wirkte sich vor und nach der Flugtagkatastrophe auf die damit zusammenhängenden Debatten aus. Auch aus diesem Grunde konnten sich die Regierungspolitiker ebenso wenig wie die amerikanischen Streitkräfte Anschuldigungen hinsichtlich Fahrlässigkeit und Verantwortung entziehen. Eine unvorhergesehene Eigenmächtigkeit von Technik galt nicht mehr als Argument. Den hohen Preis für störanfällige Technik zur Sicherung von Energie oder im Zusammenhang mit dem Kalten Krieg sollte die Bevölkerung nicht zahlen müssen. Menschliche Opfer waren in diesem Zusammenhang nicht mehr akzeptabel, zumal diese nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund des GAUs von Tschernobyl global gedacht werden konnten. Wie die Katastrophe von Eschede zeigen wird, muss diesbezüglich jedoch hinsichtlich der Akzeptanz von Unfällen und Katastrophen je nach der Nutzung und dem technischen Objekt differenziert werden. Eine allgemeine Aussage über die grundsätzliche Akzeptanz von technischen Katastrophen ist daher

nicht zu treffen. Da die Katastrophe von Ramstein sowohl hinsichtlich ihres Entstehungskontextes als auch im Nachhinein in Bezug auf die Rettung kritisiert wurde, war es nicht möglich, ihr einen sozialen Sinn, wie beispielsweise Vergemeinschaftung oder Nächstenliebe, zuzurechnen. Ramstein war eine Katastrophe ohne denkbare Positivdeutung.

Einseitige Dominanz über die Deutung der Katastrophe konnte in Folge dieser Entwicklungen nicht mehr etabliert werden. Hinzu kam, dass sich das, was als Hilfe für die Betroffenen gelten konnte, nicht mehr rein auf die finanzielle Seite konzentrierte. In einer Hochphase der Debatte um psychische Traumata und emotionale Auswirkungen von Extremereignissen wandte sich die mediale Aufmerksamkeit persönlicher und individueller Hilfe zu. Den Anstoß gab die Nachsorgegruppe, die einen Anlaufpunkt für Betroffene bot und den Begriff des »Opfers« so weit auslegte, dass sich nicht nur Überlebende, sondern auch anderweitig betroffene Personen als von der Katastrophe geschädigt betrachten konnten. Die Personen, die existenzielle Hilfe gewährten, waren nun andere als zuvor. Nicht mehr existenzsichernde finanzielle Hilfe stand im Fokus, sondern persönliche Zuwendung. Dies schwächte die Kontrollfunktion von Hilfe auf politischer Seite. Existenzsicherung war durch die rechtliche und die allgemeine wirtschaftliche Situation nicht mehr in der Form ausschlaggebend, wie sie es zur Mitte des Jahrhunderts gewesen war. Der Kampf um ein Existenzminimum war in den meisten Fällen nicht mehr notwendig. Dagegen blieb die Frage nach der Ausgleichsfunktion und der Anerkennung durch Zahlungen weiter virulent. Schmerzensgeld für erlittenen seelischen Schaden war im deutschen Recht nicht vorgesehen und nur in seltenen Fällen nach medizinischen Gutachten möglich.

Für die Betroffenen in der Nachsorgegruppe ging es unter anderem um eine Umkehr der Überwältigung durch die Katastrophe und durch die bürokratischen Verfahren, die sich anschlossen. Dabei spielte das Erzählen der eigenen Geschichte und die Entpathologisierung der eigenen Reaktionen eine wichtige Rolle. Damit einher ging auch die Aktivierung nicht aller, aber vieler der TeilnehmerInnen. Öffentliches Auftreten, die Kommunikation eigener Forderungen, Wünsche und alternativen Deutungen folgten darauf. Auf ihrer Seite hatten die Betroffenen sowohl ihre persönlichen Leiderfahrungen, die nicht legitim in Abrede gestellt werden, als auch ein Identifikationspotential, da eine derartige Katastrophe durch das weiterhin existierende Risiko durch Kampffjets und potenzielle weitere Flugtage jeden und jede treffen konnte. Auf diese Weise konnte es den Betroffenen mithilfe von medizinischen Experten und entsprechender medialer Sichtbarkeit gelingen, sowohl die Form des Gedenkens mitzubestimmen als auch die dominante Deutung der Katastrophe von Ramstein zu etablieren. Die Erzählung eines großen Unglücks, das trotz

aller Vorkehrungen eingetreten war und im Nachhinein abschließend »bewältigt« worden war, setzte sich nicht durch.

Am 4. Juni 1998 stellten der Luftrechtexperte Elmar Giemulla und der Kölner Rechtsanwalt und ehemalige Bundesinnenminister Gerhart Baum einen Antrag auf Neubewertung der Katastrophe.⁵³³ Sollte der Flug der italienischen Staffel als reiner Kunstflug und nicht als militärische Handlung eingestuft werden, so erhofften sich die Anwälte eine »ex-gratia-Entschädigung« für die Opfer.⁵³⁴ Möglich wäre dies dadurch geworden, dass das NATO-Truppenstatut in diesem Fall nicht zur Geltung gekommen wäre. Dies wäre auch den Opfern finanziell zugute gekommen, die nach wie vor aufgrund psychischer Belastungsreaktionen unter dem Ereignis zu leiden hatten. Allerdings, so wurde 2003 nach mehreren Schadensersatzklagen vom Landgericht Koblenz beschieden, seien Entschädigungsforderungen innerhalb von drei Jahren zu stellen und daher verjährt.⁵³⁵ Formale, zeitlich bestimmte Abläufe liefen einmal wieder der verzögerten Äußerungs- und Handlungsfähigkeit der Opfer zuwider.

Die Meldung des letzten juristischen Versuchs, den Opfern der Ramsteiner Katastrophe zu mehr Entschädigung zu verhelfen, war eine Randnotiz im 24. *Spiegel*-Heft des Jahres 1998, zehn Jahre nach dem letzten Flugtag von Ramstein. Ein anderes technisches Desaster beschäftigte dieser Tage die Öffentlichkeit. Das Heft trug den Titel: »Das ICE-Desaster. Risiko Hochtechnologie«.

533 Vgl. Jatzko, Jatzko, Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge, S. 24.

534 Vgl. Höhere Entschädigung?, in: Der Spiegel, 8. 6. 1998, [<https://www.spiegel.de/spiegel/print/d-7906671.html>], letzter Zugriff am 1. 2. 2021.

535 Das öffentliche Inferno, in: Focus Online, 4. 9. 2014, [https://www.focus.de/panorama/welt/tid-11333/ramstein-das-oeffentliche-inferno_aid_321754.html], letzter Zugriff am 1. 2. 2021.

5 *Memento Mori* im High-Tech-Land

Die ICE-Katastrophe von Eschede 1998

Am Morgen des 3. Juni 1998 befanden sich 209 Personen auf einer Fahrt gen Norden.¹ Der ICE 884 mit dem Namen *Wilhelm Conrad Röntgen*, von München kommend, sollte nachmittags in Hamburg eintreffen.² Der Zug ließ in Hannover Passagiere aus- und zusteigen und setzte sodann seine Fahrt fort. Wie später einige Mitreisende berichteten, störten Geräusche von außerhalb des Zuges die ansonsten ruhig verlaufende Fahrt.³ Der Lärm stammte von einem gebrochenen Radreifen eines gummigefederten ICE-Rades.⁴ Das Rad war Teil eines Drehgestells, eines Verbunds aus mehreren Rädern, die den ICE trotz des einen defekten Radreifens in der Spur hielten und ihn zunächst über einige Kilometer weiterfahren ließen. In Höhe des kleinen Ortes Eschede, an dessen Bahnhof die Hochgeschwindigkeitszüge sonst nur vorbeifuhren, befand sich eine Weiche. Von dieser zweigte ein Nebengleis ab, das parallel zum Hauptgleis unter einer Straßenüberführung verlief. Der beschädigte Radreifen im Wagen 1 stellte nach Vermutungen von Sachverständigen die Weiche um, sodass alle Wagen bis auf den vorausfahrenden Triebkopf des ICE mit 200

1 Vgl. Wolfgang Quirini, Sichtung und Bergung, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), *Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse*, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a., S. 30-33, hier S. 33.

2 Vgl. Ewald Hüls, Einsatz Rettungsdienst, in: ders., Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), *Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse*, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a., S. 3-29, hier S. 6.

3 Heimsuchung im Hightech-Land, S. 23.

4 Im Gegensatz zu »Monoblockrädern« aus einem Guss bestand ein gummigefedertes Rad aus einer inneren Radscheibe, einem darüberliegenden Gummisegment und dem äußeren Radreifen. Diese Räder sollten für weniger Geräuschabstrahlung im Zuginneren sorgen. Zum Unfallablauf und zum anschließenden Prozess siehe: Hans-Jürgen Kühlwetter, Jörg Solnercyk, Bernd Uhlenhut u. a., *Der Prozess zum Unfall Eschede* (Sonderdruck aus Schweizer Eisenbahn-Revue, Eisenbahnrevue International, Eisenbahn Österreich 10 [2002] – 6 [2003]), Luzern 2009, S. 5. Mit gummigefederten Rädern, wie sie bereits unter S-Bahnen verbaut wurden, wurde bereits in den 1980er Jahren experimentiert. Vgl. Gerhard Pintag, Josef Wiese, *Der ICE, ein überzeugendes Ergebnis der Rad/Schiene-Forschung*, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), *ICE. Zug der Zukunft*, Darmstadt 1985, S. 46-58, hier S. 51.

Stundenkilometern auf das Nebengleis gelenkt wurden.⁵ Der Triebkopf riss ab, fuhr unter der Brücke hindurch und kam erst mehrere tausend Meter weiter zum Stehen. Auch die Wagen 1 bis 3 passierten die Brücke, der hintere Teil des dritten Wagens allerdings prallte gegen den Brückenpfeiler und beschädigte diesen so stark, dass die Brücke einzustürzen begann. Zwei Bahnmitarbeiter, die dort mit Wartungsarbeiten beschäftigt waren, wurden vom entgleisenden Zug und den Brückenteilen erschlagen. Der vierte Wagen kam noch unter der Brücke hindurch, stellte sich danach jedoch quer und stürzte eine Böschung hinab. Wagen 5 wurde von den herabstürzenden Brückentrümmern getroffen, entzweigerissen und zusammengepresst.⁶ Die übrigen Wagen fuhren auf die zerstörte Brücke und die vorausfahrenden Wagen auf und schoben sich quer in- und übereinander.⁷

Diese Beschreibung der innerhalb von wenigen Sekunden stattfindenden technischen Vorgänge trägt dem Erleben und Sterben im Inneren keine Rechnung.⁸ Die Zeitungsartikel der nachfolgenden Tage schilderten das ICE-Unglück als einen Einbruch absoluten Schreckens in die Idylle eines sonnigen Juni-Tages.⁹ Der *Spiegel* nannte es eine »Heimsuchung im High-Tech-Land« und erinnerte im Sinne des *Memento Mori* an die Fragilität der Technik und des menschlichen Lebens.¹⁰

Der Unfall hatte nicht nur Auswirkungen auf das niedersächsische Dorf, dessen Name mit dem Unglück verbunden blieb. Auch prägte sich der Un-

5 Über die Rolle dieser Weiche und die Art der Entgleisung gibt es unterschiedliche Theorien. Vgl. Kühlwetter, Solnerczyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, S. 29.

6 Die Darstellung des Unfallablaufs in diesem Absatz basieren auf den Angaben in Kühlwetter, Solnerczyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, S. 5, S. 24-25. Andere Berichte stimmen mit diesem im Wesentlichen überein. So auch Hüls, Einsatz Rettungsdienst, S. 6-7.

7 Vgl. ebd.

8 Deutlicher wird dies anhand der Berichte der HelferInnen. Vgl. das erste Kapitel in: Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Einsatznachsorge nach dem ICE-Unglück in Eschede. Dokumentation – Modelle – Konsequenzen, Hannover 2002, S. 15-38.

9 Vgl. exemplarisch: Mit Tempo 200 gegen Brücke. Über 100 Tote bei ICE-Unglück, in: Allgemeine Zeitung Mainz vom 4. 6. 1998; vgl. Schwerstes Zugunglück in der Bundesrepublik – Ursache der Tragödie in Eschede noch ungeklärt, in: Braunschweiger Zeitung vom 4. 6. 1998; »Es war wie eine Explosion – und doch ganz anders«, in: Dithmarscher Zeitung vom 4. 6. 1998; Die Katastrophe von Eschede: Plötzlich fuhr ein Triebkopf ohne Zug durch den Bahnhof, in: Rheinische Post vom 4. 6. 1998. Die in diesem Kapitel zitierten Zeitungsartikel stammen, sofern nicht im Quellenverzeichnis anders angegeben, aus Zeitungsschnittsammlungen (häufig ohne Seitenangaben) des Samtgemeindearchivs Eschede (SM 17-1; SM 17-2; SM 17-3; SM 17-4; SM 17-5; SM 17-6; SM 17-7; SM 17-11; SM 17-11a; SM 17-13) und des Stadtarchivs Hildesheim (Bestand 800, Nr. 2564).

10 Heimsuchung im High-Tech-Land.

fall ins kollektive Gedächtnis der deutschen Bevölkerung ein und wurde zum Synonym für die Schattenseiten einer beschleunigten Welt.¹¹

Der Hochgeschwindigkeitszug *Wilhelm Conrad Röntgen* gehörte der ersten ICE-Generation an.¹² Weitere Modelle folgten in späteren Jahren.¹³ 60 Züge der Reihe ICE 1 wurden fast auf den Tag genau sieben Jahre vor dem Unfall, am 2. Juni 1991, in Betrieb genommen.¹⁴ Mit ihnen verband sich die Hoffnung, die – nun vereinigte – Bundesrepublik zu einem Hochtechnologiestandort zu machen und in Bezug auf Technisierung einen führenden Rang im internationalen Vergleich einnehmen zu können.¹⁵ Schnelligkeit wurde gleichgesetzt mit Effizienz und Modernität.¹⁶ Dieser Anspruch war mit dem Ziel gekoppelt, die Deutsche Bahn AG, noch verstärkt nach der Bahnreform 1994, zu einem wirtschaftlich ertragreichen Unternehmen zu machen.¹⁷

Explizit in Konkurrenz zu Auto und Flugzeug stehend, erinnerten die frühen Entwürfe der Innenraumgestaltung im InterCity-Experimental an eine Flugzeugkabine.¹⁸ Wenngleich diese Ähnlichkeiten, beispielsweise bei der Sitzgestaltung oder den geschlossenen Gepäckfächern, im ICE 1 schlussendlich nicht mehr ganz so augenfällig waren, sollte der ICE eine sichere, bequemere und vor allem schnelle Alternative zum Straßen- und Flugverkehr darstellen.¹⁹ Besonders die ruhige Fahrt bei bis zu 280 km/h und die Tatsache,

11 Ein Beispiel aus der Populärmusik ist die Anspielung auf das Unglück im Zusammenhang mit Geschwindigkeit (km/h). Vgl. Die Fantastischen Vier, *MfG*, In: 4:99, Sony Music Entertainment 1999; Der Historiker Edgar Wolfrum nahm das ICE-Unglück als eines der zentralen Ereignisse der 1990er Jahre in seine »visuelle Zeitgeschichte« auf. Vgl. Edgar Wolfrum, *Die 90er Jahre. Wiedervereinigung und Weltkrisen*, Darmstadt 2008, S. 126.

12 Vgl. zur ersten Generation des ICE: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), *ICE. Zug der Zukunft*, Darmstadt² 1991.

13 Vgl. ebd.

14 Vgl. Günther Krause, Geleitwort, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), *ICE. Zug der Zukunft*, Darmstadt² 1991, S. 9–10, hier S. 10.

15 Dieses Ansinnen wird besonders in den Geleitworten in einer ersten Veröffentlichung zum ICE deutlich. Vgl. Kurt Spiller, Geleitwort, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), *ICE. Zug der Zukunft*, Darmstadt 1985, S. 13. Ebenso stand dies in der veränderten Neuauflage des Buches für Heinz Riesenhuber, Bundesminister für Forschung und Technologie, fest. Vgl. Heinz Riesenhuber, Geleitwort, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), *ICE. Zug der Zukunft*, Darmstadt² 1991, S. 10–11, hier S. 11.

16 Vgl. exemplarisch: Riesenhuber, Geleitwort, S. 11.

17 Vgl. Deutsche Bahn (Hrsg.), *Geschäftsbericht 1998*, Baden-Baden 1999, S. 6.

18 Vgl. Christian Günther, *Mittelwagen*, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), *ICE. Zug der Zukunft*, Darmstadt 1985, S. 116–126, hier S. 120.

19 Mit diesen Attributen warb die Bahn auch nach dem ICE-Unglück in ihren TV-Werbespots, in denen Prominente auf Bequemlichkeit, Sicherheit und Schnelligkeit des ICE hinwiesen. Vgl. exempl. Hans-Dietrich Genscher fährt Bahn, *Bahn-Werbe-*

dass nicht selbst gelenkt werden musste, sollte KundInnen von den Vorzügen und Annehmlichkeiten des Reisens mit der Bahn überzeugen.²⁰ Umso erschreckender schien es, dass das »Zugpferd« der Deutschen Bahn oder »der Stolz germanischer Ingenieurskunst«, wie der *Spiegel* ihn bezeichnete, einen derartigen Unfall verursachte.²¹ Anhand der Zugkatastrophe von Eschede nimmt dieses letzte Kapitel des Buches die Frage in den Blick, welche Aussagen sich über das Mensch-Technik-Verhältnis am Ende des 20. Jahrhunderts treffen lassen und wie sich die gerade erst wiedervereinigte Bundesrepublik gesellschaftlich, aber auch juristisch und medial mit der Schuldfrage für technische Katastrophen auseinandersetzte.

Die Zunahme an Sichtbarkeit und Aktivität von Betroffenen wurde bereits in den vorherigen beiden Kapiteln aufgezeigt und ist ebenso für diese Fallstudie festzustellen. Die Behauptung von Deutungsmacht für eine Partei wurde dementsprechend komplexer. Welche Erzählungen der ICE-Katastrophe entstanden und welche längerfristige Deutung der Katastrophe sich als dominierend durchsetzen konnte, wird im Folgenden untersucht. Welchen Einfluss und welchen Stellenwert nahmen die Betroffenen in den Vorgängen um die Bewältigung ein? Die Bestandteile der Bewältigung waren, wie bereits deutlich wurde, deutlich über die finanzielle Regelung des konkreten Schadens hinausgewachsen. Inwiefern wirkte sich dies auf die Bewältigung – besonders auf die Abschließbarkeit der Katastrophe – aus? Die Rettungsaktion nach der ICE-Katastrophe galt im Hinblick auf die praktische Rettung geradezu als Erfolgsgeschichte. In einer Zeit der rationalisierten finanziellen Mittel und Ressourcen musste die Versorgung der Verletzten auf die Verletzungen angepasst sein, um das Leben zu erhalten und Folgeschäden so weit wie möglich zu verhindern. Besonders vor dem Hintergrund der Katastrophe von Ramstein bestand sowohl hinsichtlich der beteiligten MedizinerInnen und der beobachtenden Medien eine besondere Sensibilität.

spot 1999, [<https://www.youtube.com/watch?v=IsehDCW7gYI>], letzter Zugriff am 27. 8. 2023; vgl. Christian Günther, Wolfgang von Waldstätten, Die ICE-Mittelwagen, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), ICE. Zug der Zukunft, Darmstadt² 1991, S. 114–133, hier S. 130–131.

²⁰ Vgl. Günther, von Waldstätten, Die ICE-Mittelwagen, S. 130–131.

²¹ Das Zugpferd der Bahn, in: Münchner Merkur vom 4. 6. 1998; Die deutsche Titanic, in: Der Spiegel 21 (1999), S. 36–60, hier S. 37; vgl. auch Unfall mit dem Zugpferd der Bahn, in: Landeszeitung vom 4. 6. 1998.

5.1 Rettung nach Plan

Die Rettungsmaßnahmen bei der Zugkatastrophe von Eschede wurden von MedizinerInnen und in der deutschen Presse als Erfolg gewertet, wie der Artikel in der *Zeit* mit dem für die Thematik einer Zugkatastrophe zunächst irritierend anmutenden Titel »Wirklich optimal gelaufen« resümierte.²² Der Rettungsaktion folgten mehrere Fachpublikationen, die das Rettungsgeschehen reflektierten und dabei nicht selten die Rettungsmaßnahmen von Ramstein als Negativfolie anführten.²³ Obgleich bei den Rettungsstrukturen nach der Wiedervereinigung, dem Zusammenbruch der Sowjetunion und damit dem Wegfall der bisher herrschenden Dringlichkeit von Kriegsmedizin gespart wurde, blieben die grundlegenden Praktiken und Zielsetzungen des Katastrophenschutzes mit verschiedenen Anpassungen (z. B. die weitgehende Einführung der Funktion eines Leitenden Notarztes [LNA] im Katastrophenfall) bestehen. Im Falle von Ramstein war die deutsche Einsatztaktik nicht voll zum Tragen gekommen. Der »Erfolg« bei Eschede wurde mit einer hochgradigen Organisation von Zeit, Raum und Ressourcen, wozu auch menschliche Arbeitskraft zählte, begründet.²⁴

*»Wirklich optimal gelaufen«.
Der Rettungseinsatz von Eschede als Erfolgsgeschichte*

Viele Menschen waren im Zugwrack eingeklemmt, andere konnten sich selbst befreien und liefen zwischen den Trümmern und auf den Gleisen umher. Sie standen unter Schock und waren orientierungslos.²⁵ Die Verletzungsmuster umfassten unter anderem Knochenbrüche, Quetschungen, Schädel-frakturen, innere Organverletzungen und Abrasuren.²⁶ Polytraumata oder

22 Barbara Bürer, Frank Drieschner, »Wirklich optimal gelaufen«, in: Die Zeit vom 10. 6. 1998.

23 Siehe Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999; siehe auch Christian Brauner, Willi Stadler (Hrsg.), Bewältigung größerer Schadensereignisse – Das ICE-Unglück Eschede [= Texte der Fachhochschule Villingen-Schwenningen. Hochschule für Polizei, Bd. 28], Villingen-Schwenningen 2000.

24 Vgl. beide o. g. Publikationen.

25 Vgl. Joachim Gries, Von der Brückenrampe aus bietet sich ein grausiges Bild, in: Cellesche Zeitung vom 4. 6. 1998. Gries ist Einwohner Eschedes und war zufällig als eine der ersten Personen am Unfallort.

26 Vgl. Hans-Dieter Tröger, W.J. Kleemann, Pathologisch-Anatomische Ergebnisse, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 60-62, hier S. 61.

Körperzerstörungen führten zum sofortigen Tod.²⁷ Nicht nur die Einwirkung der Trümmer auf den Körper, auch das abrupte Abbremsen führte zu diesen schweren Verletzungen.²⁸

Innerhalb kürzester Zeit waren mehrere Escheder EinwohnerInnen zum Unfallort geeilt. Diese ersten HelferInnen wurden nach und nach von ein-treffenden professionellen Einsatzkräften abgelöst.²⁹ Sieben Minuten nach dem Unfall traf der erste Rettungswagen ein und wenig später Angehörige der örtlichen Feuerwehren, Sanitäter, Notärzte und Schnelleinsatzgruppen (SEG) aus benachbarten Kreisen.³⁰ Die ersten professionellen Einsatzkräfte am Unfallort erkannten, dass die kreiseigenen Rettungsmittel für die Bewältigung des Unglücks nicht ausreichen würden.³¹ Die Rettungsleitstelle Celle benachrichtigte sowohl den Landkreis, der für die Ausrufung des Katastrophenfalls und dessen Koordination zuständig war, als auch Nachbarleitstellen, die ihrerseits Verstärkung entsandten. Rettungsleitstellen

²⁷ Vgl. ebd.

²⁸ Vgl. ebd.

²⁹ Vgl. den dokumentarischen Teil von Jürgen Höstel über die Katastrophe von Eschede in: Jürgen Höstel, Hans-Joachim Ritzau, Fehler im System. Eisenbahnunfälle als Symptom einer Bahnkrise [= Schatten der Eisenbahngeschichte, Bd. 5], Pürgen 2000, S. 7-55. Auf die sehr kritische Haltung der Autoren gegenüber der Bahn und der Bahnreform sei an dieser Stelle hingewiesen, dennoch bietet der Band wichtige Informationen, die auf zeitgenössischer Recherche und Befragungen basieren.

³⁰ Vgl. Gerd Bakeberg, Chronologischer Ablauf, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 93-96, hier S. 96; ebenso Thomas Ohlhoff, Einsatz des Sanitäts- und Betreuungsdienstes, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 41-46, hier S. 43. Örtliche Schnelleinsatzgruppen bestanden seit den späten 1970er Jahren zur Unterstützung der Rettungsdienste bei Massenanfällen von Verletzten (MANV). Mit der örtlich sehr heterogenen, aber auch flexiblen Bildung von Schnelleinsatzgruppen konnte von professioneller Seite rasch auf Großunfälle reagiert werden, ohne dass der örtliche Rettungsdienst voll an einer Schadensstelle gebunden wurde. Diese Einsatzgruppen wurden vor allem für den ländlichen Raum gebildet, in dem die Rettungsmitteldichte (also die Abdeckung des Gebietes mit Fahrzeugen und Personal) aus Kostengründen gering war. Der Einsatz großer Sanitätszüge, die vor allem im Sinne des Zivilschutzes für den Verteidigungsfall ausgebildet waren, erschien für zivile Katastropheneinsätze mit vielen Verletzten als ungeeignet. Vgl. Heinrich-Horst Hellweg, SEG – Entstehungsgeschichte, Probleme, Perspektiven, in: Der Rettungsdienst im Spiegel unserer Zeit. Referate, gehalten auf dem 14. Bundeskongress Rettungsdienst (27. bis 29. Mai 1994), Edewecht 1994, S. 289-292, hier S. 289; vgl. auch Bittger, Großunfälle und Katastrophen, S. 1; vgl. Ewald Hüls, Einsatz Rettungsdienst, S. 21.

³¹ Vgl. Hüls, Einsatz Rettungsdienst, S. 7.

übernahmen die Koordination von Rettungspersonal und Einsatzgerät im Regelbetrieb.³² Eineinhalb Stunden nach dem Unfall löste der zuständige Hauptverwaltungsbeamte des Landkreises Celle den Katastrophenalarm aus.³³ Dieser Vorgang ermöglichte es, weitere Kräfte zu Unterstützung der Rettungsvorgänge hinzuzuziehen.

Landkreise waren für Durchschnittsbelastungen (i. d. R. Verkehrsunfälle) im Rettungswesen ausgerüstet, allerdings weniger für Großeinsätze. Rettungseinsätze im Großschadensfall basierten auf dem Zusammenziehen dezentral vorhandener, professioneller Kräfte.³⁴ Martin Diebel, auf dessen Dissertationsschrift schon mehrfach verwiesen wurde, schildert in seiner Studie die Kopplung von Zivilschutz und Katastrophenschutz in der Bundesrepublik.³⁵ Nach dem Ende des Kalten Krieges wurde diese Kopplung des Zivil- und Katastrophenschutzes in Deutschland aufgelöst.³⁶ In der Folge bestanden ein Katastrophenschutz für Katastrophen im zivilen Umfeld (KatS) in der Zuständigkeit der Länder und der Erweiterte Katastrophenschutz für den Verteidigungsfall (ErwKatS), für den der Bund verantwortlich war.³⁷ Die grundsätzliche Vorgehensweise bei Katastrophenfällen blieb ebenso erhalten wie die Zuständigkeit der Rettungsinstitutionen für den Regel- und Katastrophenfall. Einschränkend dazu ist zu bemerken, dass sich Einsatztaktiken je nach Bundesland im Organisatorischen unterscheiden können.³⁸ Die folgenden Ausführungen beschreiben die niedersächsischen Verhältnisse.³⁹ Die im Laufe der 1970er Jahre auf- und ausgebauten Rettungsnetzwerke wurden seit den 1980ern und in den 1990ern wieder ausgedünnt.⁴⁰ 1996 hatte der Landkreis Celle, der für den Ort Eschede zuständig war, eine Reduktion der Rettungsmitteldichte zum Zweck höherer Wirtschaftlichkeit hinnehmen müssen.⁴¹ Das

32 Vgl. ebd. Zu diesem Thema allgemein siehe Bittger, Großunfälle und Katastrophen, S. 2.

33 Ein Hauptverwaltungsbeamter besitzt dieselbe Funktion wie ein Landrat, die Bezeichnungen unterscheiden sich je nach Kreiszugehörigkeit. Vgl. Hüls, Einsatz Rettungsdienst, S. 14.

34 Vgl. Bittger, Großunfälle und Katastrophen, S. 2; vgl. auch spezifisch zum Einsatz in Eschede: Tim Pohlemann, Medizinischer Einsatz – Integration, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 34–40, hier S. 40.

35 Vgl. Diebel, Atomkrieg und andere Katastrophen, S. 233.

36 Vgl. ebd.

37 Vgl. Bittger, Großunfälle und Katastrophen, S. 72.

38 Vgl. ebd., S. 9–16.

39 Diese Unterschiede bestehen hinsichtlich von Bezeichnungen und institutionellen Zuständigkeiten für bestimmte Positionen im Rettungsgefüge. Vgl. ebd.

40 Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 109–110.

41 Vgl. Hüls, Einsatz Rettungsdienst, S. 3.

Rettungswesen war, wie der gesamte medizinische Bereich, einer zunehmenden Ökonomisierung unterworfen: Kosten-Nutzen-effizientes Wirtschaften war insbesondere aufgrund der öffentlichen Finanzierung elementar.⁴² »Das Wort ›Produktivität‹ hält Einzug in die Rettungs- und Sozialorganisationen«, beklagte diesbezüglich 1997 Jürgen Bittger, Autor eines Handbuchs zu Einsatztaktik und -organisation im Großschadens- und Katastrophenfall.⁴³ Außerdem standen viele Rettungsgesellschaften vor personellen Problemen, da sich weniger Menschen ehrenamtlich in den Rettungsdiensten engagierten.⁴⁴ Dennoch bestand der Anspruch der Länder und vonseiten der Katastrophenmedizin selbst, dass eine möglichst angepasste Versorgung der Verletzten im Unfall- und Katastrophenfall gewährleistet bleiben musste.

Das Handbuch Bittgers stellt die Aufgaben der Einsatzorganisation im Großschadens- oder Katastrophenfall zusammen, reflektiert aber deren konkrete Zielsetzungen jenseits der »Bewältigung« der Katastrophe nicht.⁴⁵ Für die Verletzten, so wird vor allem aus den Ausführungen zur Triage und zur Funktion des Leitenden Notarztes erkennbar, wird eine an die Verletzungsmuster angepasste Erst- und Weiterversorgung angestrebt, um den Erhalt des Lebens zu ermöglichen.⁴⁶ Darüber hinaus wird deutlich, dass die Handlungen der anwesenden, in der Regel medizinisch oder rettungstaktisch professionell ausgebildeten Kräfte koordiniert ablaufen sollen, um einen möglichst rationalisierten Ablauf zu gewährleisten und »Chaos« zu vermeiden. Dies geschieht nicht zuletzt auch zum Schutz der Helfenden selbst.

Über die Organisation und Durchführung der Rettungshandlungen bei der ICE-Katastrophe bei Eschede gibt der Sammelband *Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse* weitreichende Auskunft. Dieser Band, der im Nachgang zu einem interdisziplinären Symposium zur Katastrophenbekämpfung die Abläufe und Situationen schildert und reflektiert, gewährt Einblick in die Zielsetzungen, Organisationsstrukturen und -logiken der Rettungsvorgänge und den Umgang mit den Opfern des ICE-Unglücks. Ziel war die Festschreibung von Erfahrungen im Zusammenhang mit der Menschenrettung bei einem der-

42 Vgl. Reinhard Hoffmann, Axel Ekkernkamp, Vom Überfluss zur Mangelverwaltung?, in: Jürgen Probst, Hartmut Siebert, Hans Zwipp (Hrsg.), 60 Jahre Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie nach Wiedegründung. Meilensteine auf dem Weg von der Unfallheilkunde zur Orthopädie und Unfallchirurgie, S. 266-281, hier S. 270.

43 Vgl. Bittger, Großunfälle und Katastrophen, S. 55.

44 Vgl. ebd.; Kessel, Geschichte des Rettungsdienstes, S. 119-120.

45 Vgl. Bittger, Großunfälle und Katastrophen, S. 1.

46 Vgl. ebd., S. 31.

artigen Katastrophenfall. Diese sollten reflektiert werden, um zukünftig die identifizierten Störquellen ausschalten zu können.⁴⁷ Im Vordergrund stand also die Generierung von Wissen darüber, wie eine technische Katastrophe dieses Ausmaßes rettungstechnisch bewältigt werden könne.

An mehreren Stellen werden implizite oder explizite Abgrenzungen zu den Rettungsvorgängen im Zusammenhang mit dem Flugtagunglück von 1988 in Ramstein deutlich: das strukturierte Handeln der HelferInnen und der Befund, dass keiner der Verstorbenen bei schnellerem Rettungshandeln eine Überlebenschance gehabt hätte, das Bemühen um Transparenz in Bezug auf die Todesumstände der Getöteten und nicht zuletzt der Einsatz von kurz- und längerfristiger psychologischer Unterstützung für die HelferInnen.⁴⁸ Der Rettungseinsatz von Eschede wurde vor dem Hintergrund »Ramsteins«, der abgestimmten Versorgung und des Weitertransportes in geeignete Kliniken (Allokation) und aufgrund der hochgradigen Organisation als Erfolg interpretiert.

Als zentral für so ausgerichtete Rettungshandlungen wurde die Einrichtung einer sogenannten »Technischen Einsatzleitung« (TEL) angesehen, die für die Gesamtkoordination von Katastropheneinsätzen vorgesehen war. Sie teilte die zur Verfügung stehenden Ressourcen und Personen ein und ordnete dem zur Verfügung stehenden Raum bestimmte Handlungen und Funktionen zu. Der Unfallort wurde in einen Ost- und einen Westabschnitt untergliedert und eine personelle Hierarchie gebildet, sodass den anwesenden HelferInnen Funktionen und Einsatzort zugewiesen werden konnten.⁴⁹ Die TEL unter dem Kommando des Kreisbrandmeisters orchestrierte das Handeln der einzelnen Personen. Von ihm ging die Koordination der Rettungs- und Hilfsleistungen aus.⁵⁰ Der übergeordnete Leitende Notarzt setzte in den beiden

47 Vgl. Hüls, Einsatz Rettungsdienst, S. 24, S. 29; vgl. Pohlemann, Medizinische Rettung, S. 39.

48 Vgl. ebd., S. 61-62; vgl. Dirk Hölterhoff, Katastrophenseelsorge – Chronologie und kritische Würdigung, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 125-130, hier S. 128; Jutta Helmerichs, Psychologisches Management; Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 117-124, hier S. 121.

49 Vgl. Hüls, Einsatz Rettungsdienst, S. 10, S. 12. Die Spezifika der Organisation in den Bundesländern unterschieden sich jeweils geringfügig, die aufgezeigte Rettungsaktion von Eschede kann aber, unter Berücksichtigung der günstigen Bedingungen, als exemplarisch betrachtet werden. Siehe Bittger, Großunfälle und Katastrophen.

50 Claus Lange, Einsatz Feuerwehr, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 72.

Bereichen jeweils einen als Leitenden Notarzt ausgebildeten Abschnittsleiter ein.⁵¹ Diese Abschnittsleiter wiederum durchsuchten mit den vor Ort befindlichen Rettungskräften die Unfallstelle nach Verletzten und ließen sie zu den Verletztenammelstellen oder Verbandsplätzen transportieren, die zuvor vom Leitenden Notarzt eingerichtet worden waren.⁵² Die eingesetzten Hubschrauber brachten personelle Verstärkung und Material zum Einsatzort und verteilten Verletzte auf Kliniken und Krankenhäuser der weiteren Umgebung.⁵³ Aufgrund einer hohen Anzahl an HelferInnen wurde die Behandlung der letal Verletzten nicht zugunsten anderer zurückgestellt.⁵⁴ Der Luftraum wurde für Luftfahrzeuge außer den an der Rettung beteiligten gesperrt, um diese abzusichern und Pressehubschrauber fernzuhalten, die die Bergungsaktion stören konnten.⁵⁵ Die Kontrolle des Raums erstreckte sich auch in die Vertikale.

Die Rettungskräfte schufen an der Unfallstelle mit ihren Handlungen, den räumlichen Abgrenzungen und vorübergehend bestehenden Hierarchien eine temporäre Heterotopie.⁵⁶ Diese funktionierte nach eigenen Regeln, Logiken und Zeitabläufen, löste bestehende Ordnungsstrukturen für eine begrenzte Zeit auf und unterwarf Ort, Personen und Ressourcen den Zielen der Rettung und angepassten Versorgung von Verletzten und der Bergung der Toten. Aus einem sonst für die Allgemeinheit unspezifischen Schienenwegabschnitt wurde eine abgegrenzte Schadensstelle mit angegliederten funktionalen Orten: Die Turnhalle als Leichtverletztenammelstelle und späterer Ort zur Betreuung der angereisten Angehörigen, ein Feld als Hubschrauberlandeplatz und eine Lagerhalle als vorübergehende Ablagestelle für die Toten.⁵⁷

51 Vgl. Hüls, Einsatz Rettungsdienst, S. 12. Nach dem Flugtagunglück von Ramstein wurden verstärkt Anstrengungen unternommen, diese Position im Katastrophenschutz in den Bundesländern zu etablieren.

52 Vgl. Hüls, Einsatz Rettungsdienst, S. 25. Die Untergliederung der Führungs- und Einsatzstruktur ist um ein Vielfaches komplexer, als hier dargestellt werden kann. Detailliert zur Führungsorganisation im Großschadens- oder Katastrophenfall der 1990er Jahre siehe Bittger, Großunfälle und Katastrophen.

53 Vgl. Quirini, Sichtung und Bergung, S. 31.

54 Ebd.

55 Vgl. Berufsfeuerwehr Hannover, Feuerwehr Hannover, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 211-217, hier S. 215.

56 Im Sinne des Verständnisses der Heterotopie als Raum nach Foucault. Michel Foucault, Die Heterotopien. Der utopische Körper. Zwei Radiovorträge, Frankfurt a. M. 2005, S. 10. Vgl. dazu auch Tobias Klass, Heterotopien, in: Clemens Kammler, Rolf Parr, Ulrich Johannes Schneider (Hrsg.), Foucault Handbuch. Leben – Werk – Wirkung, Stuttgart 2014, S. 263-266, hier S. 264.

57 Vgl. Quirini, Sichtung und Bergung, S. 32; Erich Philipp, Darstellung der polizei-

Übersicht und Kontrolle über Ort und anwesende Personen wurden als grundlegende Voraussetzungen für die Planung und Durchführung der Handlungen angesehen.⁵⁸ Zentral waren die Zusammenarbeit und die Einweisung der einzelnen Rettungsinstitutionen. Die Zahl professioneller HelferInnen stieg innerhalb der ersten eineinhalb Stunden auf knapp 500 gleichzeitig anwesenden Personen an; insgesamt waren knapp 1.900 Personen direkt beteiligt.⁵⁹ Neben mehreren Notärzten waren auch Mitglieder verschiedener privater Sanitäts- und Hilfsorganisationen wie DRK, ASB oder Johanniter Unfallhilfe vor Ort, ebenso viele Ortsverbände des THW, Mitglieder von Berufs- und freiwilligen Feuerwehren, BeamtInnen des Bundesgrenzschutzes und der Polizei, deutsche Bundeswehrsoldaten und sogar britische Militärärzte und -sanitäter aus den Standorten Celle und Bergen.⁶⁰ Darüber hinaus kamen NotfallseelsorgerInnen und freiwillige HelferInnen hinzu, die in eigenen Worten die »Soforthilfe im Rückraum« wie die Verpflegung der Einsatzkräfte oder die Nutzung der nahegelegenen Schulgebäude organisierten.⁶¹

Dass die temporär implementierten Hierarchien weitgehend akzeptiert wurden, war nicht selbstverständlich, wie von den Beiträgern des Sammelbandes zur Bewältigung von »Eschede« rückblickend hervorgehoben wurde, trug aber entscheidend zum Ablauf des Einsatzes bei.⁶² Selbst die Angehörigen der Bundeswehr und des britischen Militärs ordneten sich für die aktive Rettung trotz eigener strenger Kommandohierarchien in die Rettungsstruktur ein.⁶³ Bei einem Einsatz der Bundeswehr im Katastrophenfall war der

lichen Aufgaben und Maßnahmen, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 99-104, hier S. 101.

58 Vgl. Klaus Rathert, Katastrophenstab, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 97-99, hier S. 99.

59 Vgl. Ohlhoff, Einsatz des Sanitäts- und Betreuungsdienstes, S. 42.

60 Vgl. Hans-Heinrich Heidmann, Einsatz Bundeswehr, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 85-90, hier S. 86; für einen Überblick vgl. Bakeberg, Chronologischer Ablauf, S. 93-96.

61 Vgl. Fritz Kiemann, Samtgemeinde Eschede. »Ein Dorf wird aus allen Träumen gerissen«, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 113-116, hier S. 113-115; vgl. auch Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Hilfe für Helfer, S. 29.

62 Vgl. Hüls, Einsatz Rettungsdienst, S. 13; eine Reihe der Führungspersonen kannten sich untereinander, was sich nach ihrer Einschätzung akzeptanzfördernd auswirkte. Viele der lokal ansässigen Rettungskräfte hatten während der sogenannten Waldbrandkatastrophe im August 1975 den Ernstfall erlebt. Vgl. Rathert, Katastrophenstab, S. 97.

63 Vgl. Heidmann, Einsatz Bundeswehr, S. 86.

Leitende Notarzt auch diesen Kräften gegenüber weisungsbefugt.⁶⁴ Übereinstimmungen zwischen den Führungsstrukturen im zivilen Katastropheneinsatz und militärischem Vorgehen sind dem Ursprung des Katastrophenschutzes geschuldet, der bereits an anderer Stelle erläutert worden ist. Die militärischen Strukturen und Sprechweisen blieben in angepasster Form erhalten und schlugen sich deutlich in den Berichten über den Einsatz bei Eschede nieder.

Zwischen den unterschiedlich stark Verletzten wurde auf Grundlage von Triage-Kriterien differenziert, sodass über ihre Behandlung, ihren Aufenthaltsort und ihren Abtransport bestimmt werden konnte.⁶⁵ Die Toten wurden an zwei dafür ausgewiesenen Orten abgelegt.⁶⁶ Leichtverletzte wurden zeitweise vor Ort – in der Turnhalle der Schule – zurückgehalten, um eine »Blockierung vor Eintreffen der Schwerverletzten« der nahegelegenen Krankenhäuser zu verhindern.⁶⁷ Das »Schadensereignis [...] vom Ort des Geschehens in das Krankenhaus« zu verlagern, sollte dringend vermieden werden, denn in diesem Falle konnte den einzelnen Verletzten keine individuelle Hilfe mehr gewährleistet und das Personal über seine Belastungsgrenze hinaus strapaziert werden.⁶⁸ Zwar besaßen Kliniken und Krankenhäuser Alarmpläne, doch ging die Einsatzleitung von vornherein davon aus, dass für die Bewältigung einer so hohen Zahl an Verletzten diese Vorausplanungen einzelner Krankenhäuser nicht ausreichten. Die Rettungsorganisation schloss somit nicht nur das Bergen der Verletzten vor Ort mit ein, sondern auch explizit den gezielten Abtransport sowie die Vorgänge in den Krankenhäusern, sodass die einzelnen Komplexe als Teile eines zusammenhängenden Systems aufgefasst wurden. In dieser Hinsicht unterschied sich der Rettungseinsatz von Eschede stark von der Rettung 1988 bei Ramstein.

Die Verletzten wurden in dieser Logik vor allem als Objekte der Behandlung aufgefasst, die sich auf die Körperlichkeit reduzierte. Die zwischenmenschlichen und sozialen Handlungen wurden im Sprechen über die Rettungshandlungen ausgespart, an anderer Stelle jedoch deutlich gemacht: An mehreren Stellen wurde die sehr technisch-rationale Sprechweise in der strukturellen Einsatzbeschreibung aufgebrochen, beispielsweise wenn es darum ging, keine Müllbeutel für menschliche Überreste zu verwenden und die Verstorbenen so ungewollt mit Abfall gleichzusetzen.⁶⁹ Einem anwesenden Chirurgen war dies ein Anliegen. Manche Körper waren durch den Unfall in kleinste Einzelteile zerteilt worden und mussten nun eingesammelt, ge-

64 Vgl. Bittger, Großunfälle und Katastrophen, S. 39.

65 Ebd.; vgl. auch Bakeberg, Chronologischer Ablauf, S. 94.

66 Vgl. Quirini, Sichtung und Bergung, S. 30.

67 Ebd.

68 Bittger, Großunfälle und Katastrophen, S. 23.

69 Vgl. Quirini, Sichtung und Bergung, S. 33.

lagert und zugeordnet werden.⁷⁰ Das sollte in neutraler Plastikfolie statt in Müllsäcken geschehen.⁷¹ Möglichst alle menschlichen Überreste sollten aufgefunden werden, sogar Kompostsiebe wurden herbeigeholt, um damit den Sand um die Brücke herum zu sieben.⁷² Es wurde zudem explizit darauf geachtet, dass einzelne Tote allein abgelegt und nicht übereinander gelagert wurden. Geistliche waren zudem anwesend, um die aus dem Leben Gerissenen auszusegnen.⁷³ Trotz aller vordergründigen Rationalität wurde im Bergungsgeschehen Wert auf Vorstellungen von Totenwürde gelegt, die sich in individueller Behandlung des Leichnams ausdrückte.

Zugleich musste im Chaos des Unfalls Ordnung hergestellt werden. Dies zeigte sich auch im Sprechen über die Rettungsaktion: Im Nachhinein wurde sie in fünf aufeinanderfolgende Zeitphasen eingeteilt, die sich hinsichtlich ihrer handlungsleitenden Zielsetzungen unterschieden.⁷⁴ Ging es in Phase eins darum, die Verletzten zu bergen und sie zweckmäßiger Weiterbehandlung zuzuführen, so ging es in der zweiten Phase um das Auffinden möglicher Verschütteter und um die Bergung der Toten. In den nachfolgenden Phasen wurden die Trümmer angehoben und schließlich entfernt.⁷⁵ Diese Zeiteinteilung erlaubte es, das Sprechen über die Rettungs- und Bergungsaktionen zu strukturieren. Dies hatte darüber hinaus einen ähnlichen Effekt wie die Handlungsabfolge, die nach der Rettungsaktion von Ramstein aufgestellt wurde: Die einzelnen Handlungen der Akteure verschmolzen zu einer übersichtlichen und gänzlich kontrolliert erscheinenden Handlungskette. Die Katastrophe bekam so eine zeitliche Begrenzung – vom Unfallgeschehen über die Feststellung des Katastrophenfalls und der aktiven Rettung bis zur Beendigung des Katastrophenfalls am selben Tag um 15.15 Uhr, womit eine gedankliche Orientierungsstruktur im ansonsten unübersichtlichen Geschehen geschaffen wurde.⁷⁶ Der rettungstechnische Katastrophenfall richtete sich danach, ob noch (unversorgte) Verletzte vor Ort waren. Danach war nach medizinischer Logik die Katastrophe beendet – im sozialen und medialen Sinne aber ging sie weiter. Diese Zeiteinteilung entspricht dem Bestreben, allen Parametern der Rettung eine Ordnung zuzuweisen.⁷⁷

70 Vgl. Philipp, Darstellung der polizeilichen Aufgaben und Maßnahmen, S. 103.

71 Vgl. ebd.

72 Vgl. ebd.

73 Vgl. Hölterhoff, Katastrophenseelsorge, S. 125.

74 Vgl. Hüls, Medizinische Rettung, S. 17.

75 Vgl. ebd.

76 Vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Hilfe für Helfer, S. 16.

77 Vgl. dazu die grundlegenden Ideen zur ordnenden Funktion der Zeit und Zeit-Praktiken von Landwehr, Alte Zeiten, Neue Zeiten, S. 20. Auf Katastrophenmanagement als Möglichkeit der Kontingenzbewältigung weist Uwe Walter hin. Uwe Walter, Kontingenz und Geschichtswissenschaft – aktuelle und zukünftige

Die rettungstechnische »Bewältigung« der ICE-Katastrophe von Eschede zeichnete sich durch einen hohen Grad an Organisation und Rationalisierung aus.⁷⁸ Zugleich wurde das Verletzungsmuster der Überlebenden zum ausschlaggebenden Kriterium für die Weiterbehandlung und den Abtransport in die Krankenhäuser im Sinne des Gedankens der »Rettungskette«.⁷⁹ Dies bedeutete einerseits für die Verletzten eine individualisierte Zuwendung zu den körperlichen Verletzungen und andererseits eine Objektivierung. Diese Unterwerfung unter die Logiken eines rationalisierten Rettungshandelns wurde von den Betroffenen im Nachhinein nicht negativ bewertet, vielmehr erschien sie den Beteiligten offenbar als alternativlos. Die meisten Verletzten waren in dieser Situation nicht selbst handlungsfähig. Das Verhältnis zwischen den eingesetzten Ressourcen und dem Ergebnis stellte die beteiligten Einsatzkräfte zufrieden.⁸⁰ Insgesamt, bilanzierte ein beteiligter Chirurg, sei so ein »möglichst gutes Outcome für die Gesamtzahl der Verletzten« erzielt worden.⁸¹

Die Katastrophe bei Eschede wurde nicht nur medizinisch und einsatztechnisch »gemanaged«, sie wurde durch den hohen Grad an Einteilung von Raum, Zeit und Personen zugleich auch im erzählerischen Sinn überschaubar gemacht. Die Angabe von Zahlen, wie die Anzahl an HelferInnen, Rettungswagen oder Hubschraubern, vermittelt einen Eindruck der Kontrolliertheit und des geplanten Handelns. Sowohl eine an die Verletzungsmuster angepasste medizinische Erstversorgung als auch der rasche, aber gestaffelte und an den medizinischen Voraussetzungen der aufnehmenden Krankenhäuser orientierte Transport der Verletzten entsprach den Erwartungsstrukturen an die Katastrophenrettung am Ende des 20. Jahrhunderts. Der Katastropheneinsatz wurde durch die Reflexion der Einsatzkräfte und die mediale Darstellung zum Musterbeispiel für eine »gelungene« Rettung. Der eingangs zitierte Artikel der *Zeit* ging in seiner Interpretation noch einen Schritt weiter und verwies auf eine Gleichzeitigkeit der Aufrechterhaltung von Kontrolle und zugleich der zwangsläufigen Überwältigung durch technische Katastrophen: »Durch die Perfektion ihrer Rettungsarbeiten versichert sich

Felder der Forschung, in: Frank Becker, Benjamin Scheller, Ute Schneider (Hrsg.), *Die Ungewissheit des Zukünftigen. Kontingenz in der Geschichte*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2016, S. 95-118, hier S. 101.

78 Vgl. Hüls, *Medizinische Rettung*; vgl. Bakeberg, *Chronologischer Ablauf*, S. 93-96.

79 Vgl. Pohlemann, *Medizinischer Einsatz*, S. 35-36; vgl. Ewald Hüls, *Rettungsdienst*, in: ders., Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), *Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse*, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 181-187, hier S. 187.

80 Vgl. Pohlemann, *Medizinischer Einsatz*, S. 37.

81 Quirini, *Sichtung und Bergung*, S. 33.

eine Gesellschaft der eigenen Handlungsfähigkeit, weil sie ihre Verwundbarkeit nicht wahrnehmen will.«⁸² Die hochgradige Organisation war zugleich eine Reaktion auf das Bewusstsein, dass derartige Katastrophen denkbar und nicht auszuschließen waren. In diesem Sinne war die Strukturierung von Katastropheneinsätzen und das Bestreben, dieses Wissen zu verstetigen, ein Phänomen einer »Kultur des Risikos«.⁸³ Nach Herfried Münkler ist die »Entwicklung von Arrangements, die Gefahr und Bedrohung berechen- und kalkulierbar machen« ein Zeichen dafür, dass Gesellschaften den Einbruch von Risiken und Gefahren nicht auszusperren, sondern zu organisieren versuchen.⁸⁴

5.2 *Memento Mori* und

»disziplinierte« Katastrophenberichterstattung? Die Medialisierung der ICE-Katastrophe

Innerhalb kürzester Zeit versammelte sich nicht nur eine große Zahl Rettungskräfte, sondern auch ein regelrechtes Großaufgebot an inner- und außer-europäischen JournalistInnen in Eschede.⁸⁵ Besonderes Interesse an den technischen Zusammenhängen bestand in Ländern wie Japan oder Frankreich, in denen ebenfalls Hochgeschwindigkeitszüge im Einsatz waren.⁸⁶

Die Untersuchung der Medieninhalte lässt das Gewicht der Medienkonzerne und der Nachrichtenagenturen deutlich werden.⁸⁷ Die im Escheder Samtgemeindearchiv vorliegende Pressesammlung ist sehr umfangreich, dennoch sind insbesondere die grundlegenden Inhalte der Tageszeitungen zum Unfall meist ähnlich oder sogar stellenweise wortgleich. Für die Analyse der Inhalte ist also tendenziell von Homogenität für die bundes-

82 Bürer, Drieschner, »Wirklich optimal gelaufen«.

83 Münkler, Strategien der Sicherung, S. 11.

84 Ebd., S. 11-12.

85 Vgl. Joachim Lindenberg, Pressearbeit der Polizeiinspektion Celle, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 143-146, hier S. 144-145.

86 Vgl. exemplarisch: Rail Crash in Germany Kills 70, in: Japan Times vom 4. 6. 1998, S. 1; Germany to Certify Wheels of 59 Trains, in: Japan Times vom 8. 6. 1998, S. 6; Germany's Postwar Dream Derailed in Eschede, in: Japan Times vom 11. 6. 1998, S. 21; German Train Toll: Up to 120, in: USA Today vom 4. 6. 1998; Allemagne: la cause du déraillement confirmée, in: Libération vom 18. 6. 1998; »Wirbelsäule« macht TGV sicher, in: Aachener Zeitung vom 5. 6. 1998; Japan in Angst, in: Berliner Zeitung vom 5. 6. 1998; Die »TGV-Nation« blickt entsetzt auf die Katastrophe von Eschede, in: Cellesche Zeitung vom 5. 6. 1998.

87 Vgl. Dussel, Deutsche Tagespresse, S. 226-233.

republikanische Presseberichterstattung auszugehen. Ausgenommen davon sind Kommentare oder Beiträge aus dem Lokalteil. Vor diesem Hintergrund lässt sich die redaktionelle Auswahl der Beiträge und der zur Verfügung stehenden Bilder reflektieren.

Memento Mori und Beweis der Mitmenschlichkeit

Im Angesicht der schrecklichen Katastrophe, der keine Sinngebung abgewonnen werden konnte, zeichnete sich in der medialen Berichterstattung eine Erzählung ab, die zumindest gesellschaftlich Hoffnung versprach. Die RetterInnen von Eschede, so wurde häufig betont, hätten gezeigt, dass Nächstenliebe und moralische Verpflichtung zum Helfen über den allgemein in den 1990er Jahren proklamierten Moralverfall triumphiere und die Gesellschaft mitnichten dem ungezügelten Egoismus der kapitalistischen Welt anheimgefallen sei.⁸⁸ Auch gesamtgesellschaftlich wurde der Katastrophe eine kathartische Wirkung zugeschrieben: Sich der eigenen Konzentration auf Beruf und Äußerlichkeiten bewusst werdend, besännen sich Menschen im In- und Ausland angesichts der Tragödie und ihrer Opfer zudem auf Werte wie Familie, Frieden und Gelassenheit, die in einer nicht näher bestimmten Vergangenheit einmal bestanden hätten.⁸⁹

Dass die Hilfeleistung der RetterInnen von Eschede tatsächlich sehr positiv und als mitmenschlicher Dienst aufgefasst wurde, zeigen die vielen Einträge im Online-Gästebuch der erst kurz vor dem Unglück eingerichteten Internetseite der Gemeinde Eschede.⁹⁰ Da die wenigsten Menschen 1998 einen Internetzugang besaßen, wurden die Einträge in den Gemeindemitteilungen abgedruckt und sind daher als Quellen erhalten geblieben. Als deutlicher Akt der Solidarität wurde medial die erhöhte Blutspendebereitschaft in der Bundesrepublik gewertet, die nach der Katastrophe einsetzte.

Wie bereits im Zusammenhang mit anderen Katastrophen, beispielsweise nach dem Grubenunglück von Lengede oder der Flutkatastrophe in Hamburg 1964, proklamierten die Medien im Angesicht der vielen Toten und Ver-

88 Ansprache des Bundespräsidenten Roman Herzog anlässlich der Trauerfeier für die Opfer der Zugkatastrophe von Eschede in der Stadtkirche zu Celle am 21. Juni 1998, in: GemA Eschede, SM 17-12, S. 2; vgl. Zug-Unglück: Welle der Hilfsbereitschaft, in: Deister- und Weserzeitung vom 4. 6. 1998; Hannover hilft – hunderte spenden Blut, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 4. 6. 1988; Eschede wird zum Symbol für Bürgersinn, in: Der neue Tag vom 6. 6. 1998. Die große Hilfe der Escheder AnwohnerInnen soll durch diese Analyse nicht in Frage gestellt oder abgewertet werden.

89 Vgl. Detlef Drewes, Zufall oder Katastrophe, in: Augsburgs Allgemeine vom 5. 6. 1998.

90 Vgl. Beileidsbekundungen, in: Eschenblatt 25 (1998), S. 2.

wundeten einen Moment des *Memento Mori* und der Katharsis.⁹¹ Die Opfer dienten der Erinnerung an die eigene Vergänglichkeit und die unvorhersehbare Begrenztheit der Lebenszeit. Diese Interpretationen spiegelten sich auch in den Gästebucheinträgen, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass diese Sichtweise eine dominante Diskursposition war.⁹²

Über einen angeblichen Moralverfall der Gesellschaft wurde im 20. Jahrhundert konstant, wenngleich einer eigenen Konjunktur folgend, gestritten. Einen Höhepunkt erreichte diese Debatte in den 1990er Jahren, als sich vor dem Hintergrund von Globalisierung und damit verbundener Beschleunigungswahrnehmung eine egoistische Konzentration auf das persönliche Wohlergehen und Fortkommen abzuzeichnen erschien.⁹³ Insofern verweist die gesellschaftliche Deutung des Unglücks auf einen Zeitpunkt der sich verdichtenden globalen Vernetzung und des Aufkommens neuerer Transporttechniken, die Geschwindigkeitsrekorde zu brechen und Sicherheit zu garantieren versprochen. Nicht umsonst bezeichnete der *Spiegel* den ICE als die »deutsche Titanic«.⁹⁴ Allerdings erschöpfte sich darin die Sinnzuschreibung zu der Katastrophe und seiner Opfer.

Anders als im Falle der früheren Katastrophen wurde der Beweis solidarischen Verhaltens und des Mitgefühls nicht mit nationalen Erzählungen der moralischen Rehabilitation aufgeladen. Wie bereits vermutet, lag die Nachkriegszeit diesbezüglich weit in der Vergangenheit. Generationswechsel und ein veränderter Umgang mit der deutschen Schuld ließen keinen Bezug mehr zur Katastrophe herstellen (vgl. Kap. 4.5).

91 Vgl. exemplarisch: »Wir fallen zurück in die organische Welt«, in: TAZ vom 5. 6. 1998; vgl. Rainer Schlender, Der Schock, in: Darmstädter Echo vom 4. 6. 1998; Peter Hahne, Gedanken am Sonntag, in: Bild am Sonntag vom 7. 6. 1998; vgl. auch die Gästebucheinträge der Website Eschedes, abgedruckt im Eschenblatt zwischen 1998 und 1999. Auch der Überlebende Udo Bauch betont ein bewussteres Leben, vgl. Bauch, Zugunglück von Eschede überlebt, S. 95.

92 Vgl. Beileidsbekundungen, in: Eschenblatt 25 (1998), S. 2.

93 Diese Konjunktur legt die Zahl der Publikationen in diesem Zusammenhang nahe. »Der Tanz ums goldene Selbst«, in: Der Spiegel 29 (1997), S. 92-107; Abstand zum Anstand. Die Deutschen auf dem Wege zu einem Volk ohne Moral, in: Spiegel Special 1 (1999), S. 14-17; vgl. auch Helmut Schmidt, Auf der Suche nach einer öffentlichen Moral. Deutschland vor dem neuen Jahrhundert, München² 2000, S. 7 (Erstauflage von 1998); vgl. Wickert, Der Ehrliche ist der Dumme. Als Ausdruck der Wahrnehmung von Beschleunigung in allen Lebensbereichen kann auch das Erscheinen der Publikation von Hartmut Rosa gewertet werden. Vgl. in Bezug auf die Verflechtung von Beschleunigung, Gesellschaft und Wirtschaft: Rosa, Beschleunigung, S. 257-279. Ebenso auch: Borscheid, Das Tempo-Virus.

94 Vgl. Die deutsche Titanic.

»Restrisiko« und »Tote pro Personenkilometer«.
Deutungen des Mensch-Technik-Verhältnisses in den Medien

Die Katastrophe lenkte die mediale Aufmerksamkeit nicht allein auf den Unfallablauf und die möglichen Ursachen, sondern auch auf die Frage nach der Notwendigkeit der Hochgeschwindigkeitszüge. Dahinter stand nicht nur eine Zeitdiagnose des beschleunigten Reisens und des Strebens nach Geschwindigkeit, sondern auch die Frage, wie die Katastrophe und das dadurch sichtbar werdende, alltägliche technische Risiko als Bestandteil des menschlichen Lebens gedanklich zu verorten seien. Die Zeitungsartikel der Tage nach der Katastrophe konzentrierten sich zumeist auf die Darstellung der Ereignisse und der gesammelten Eindrücke der betroffenen Menschen. Technikphilosophische Überlegungen wurden in zahlreichen Kommentaren angestellt und alltagsrelevante Konsequenzen bundesweit in Straßeninterviews von Zugreisenden erfragt.

Zwei Perspektiven standen sich bei der Deutung des Verhältnisses zur Technik gegenüber: Einzelne Kommentatoren kritisierten das menschliche Streben nach Geschwindigkeit und technischer Verbesserung, während andere die Katastrophe als singuläres Ereignis und Ausdruck eines alltäglichen Risikos betrachteten. Die Idee einer zunehmenden Sicherheit durch die Perfektionierung von Technik wurde nicht mehr diskutiert.⁹⁵ Der ersten Position neigte der Kommentar des Journalisten Daniel Wechter zu, der seine Überlegungen mit Abwägungen hinsichtlich des Risikos durch Geschwindigkeit verband: »Eigentlich stellt sich die Frage, ob schienengebundener Verkehr im ausschließlichen Wettbewerb mit der Luftfahrt um den Preis eines erheblich potenzierten Risikos auf ICE-Maß und -Möglichkeiten [sic!] beschleunigt werden darf. Gerade weil mit erhöhter Geschwindigkeit die Risiken rapide zunehmen, ordnet der Staat auch auf den Straßen Tempolimits an, die weit unterhalb der Möglichkeiten der Autos bleiben müssen.«⁹⁶ Für Wechter rechtfertigte die Geschwindigkeit das Risiko und potenzielle Opfer nicht.⁹⁷

Dem gegenüber sah Peter Philipps, ein Redakteur der *Berliner Morgenpost*, die Toten als »Opfer des Fortschritts« – als Begleiterscheinung technischen

95 Vgl. Ulrich Bröckling, Dispositive der Vorbeugung: Gefahrenabwehr, Resilienz, Precaution in: Christopher Daase, Philipp Offermann, Valentin Rauer (Hrsg.), Sicherheitskultur. Soziale und politische Praktiken der Gefahrenabwehr, Frankfurt a. M. 2012, S. 93–108, hier S. 93.

96 Daniel Wechter, Risiken. Der Kommentar, in: Altmark Zeitung vom 5. 6. 1998; wortgleich abgedruckt in: Daniel Wechter, Verwundbar, in: Badisches Tageblatt vom 5. 6. 1998.

97 Vgl. auch ähnlich: Klaus Harms, Über die Gewalt der Geschwindigkeit, in: Saarbrücker Zeitung vom 29. 6. 1998 und im Pfälzischen Merkur vom 29. 6. 1998.

Verbesserungsstrebens. Der Kommentator sah sich durch die ICE-Katastrophe an eine Ballade Theodor Fontanes erinnert: »Tand, Tand, ist das Gebilde von Menschenhand«, zitierte er aus »Die Brück' am Tay«. ⁹⁸ Doch anders als Fontane warnte Philipps nicht vor menschlicher Hybris, sondern konstatierte: »Aber sie [Menschen, Anm. d. A.] werden glücklicherweise sich dennoch nicht davon abhalten lassen, ihre Grenzen immer weiter zu stecken, zu forschen, zu erfinden, scheinbar Udenkbares zu denken. Schneller, schneller, schneller.« ⁹⁹ Geschwindigkeitsstreben und technisches Risiko hielt der Redakteur Michael Bermeitinger sogar für unverzichtbar:

Aber die ICE werden wieder 250 fahren, bald auch Tempo 350. Denn unsere heutige Welt huldigt der Geschwindigkeit, der Höchstgeschwindigkeit. Und die Bahn muß mitrasen, sonst ist der Zug für sie abgefahren. Die bereits gestellte Frage, ob die Bahn Tempo 200 oder 300 fahren muß, wenn dadurch Unfallfolgen potenziert werden, ist realitätsfern. Dann müßte man auch den Flugverkehr in Frage stellen, weil dort schon das System die mögliche Katastrophe beinhaltet, selbst Abstürze aus geringer Höhe kaum Überlebenschancen bieten. Die Bahn muß nun jede erforderliche Konsequenz ziehen. Aber einen Weg zurück zum Bummelzug gibt es ebensowenig wie die Renaissance des Propellerflugzeugs. Wir haben uns für unser heutiges Tempo entschieden. ¹⁰⁰

Risiko und ebenso Katastrophen gehörten nach Ansicht der überwiegenden Zahl der Kommentatoren zum modernen Leben dazu. Was die Toten und Verletzten betraf, so wurden sie allerdings nicht als *notwendige* Opfer des Fortschritts aufgefasst. Die Toten des ICE *Wilhelm Conrad Röntgen* konnten nicht als Pioniere der modernen Technik interpretiert werden, wie es im Falle des *Hindenburg* geschah. Sie waren lediglich Menschen, die vom unvermeidlichen technischen Risiko getroffen worden waren. Den Toten wurde kein funktionaler oder nationaler Sinn zugeschrieben. Das Unglück und der Tod im Hochgeschwindigkeitszug wurden so zu einem Phänomen ohne Implikationen, von möglichen technischen Nachbesserungen am Zugsystem einmal abgesehen.

Reporter mehrerer Lokalzeitungen reisten einen Tag nach der Katastrophe mit ICEs durchs Land oder postierten sich an ICE-Bahnsteigen, um Passagiere nach ihren Empfindungen und Einschätzungen hinsichtlich der

⁹⁸ Peter Philipps, Opfer des Fortschritts, in: Berliner Morgenpost vom 5. 6. 1998.

⁹⁹ Ebd.

¹⁰⁰ Michael Bermeitinger, Kein Weg zurück. Kommentar, in: Allgemeine Zeitung Mainz vom 5. 6. 1998.

Sicherheit zu fragen.¹⁰¹ Die Antworten fielen recht eindeutig aus, was angesichts der Tatsache, dass die JournalistInnen diejenigen befragten, die sich für die Reise im ICE entschieden hatten, kaum verwunderlich war. Die Interviews gaben daher nur einseitige Sichtweisen wieder. Einige gaben an, sich mulmig zu fühlen, doch gingen viele explizit davon aus, die Katastrophe werde sich schon nicht direkt wiederholen. Andere fühlten sich in ihrem Vertrauen in die Sicherheit des Reisezuges nicht erschüttert. »Für mich ist der Zug immer noch die sicherste Reisemöglichkeit«, äußerte eine der Befragten, »und wenn was passiert, hat man halt Pech gehabt«.¹⁰² Ähnlich sah dies ein weiterer interviewter Reisender: »Unfälle passieren überall [...], wenn's danach geht, dann müsste man in einem Bunker leben und nicht mehr rauskommen.«¹⁰³ Wurde alles zur Gefahr und war jeder Aspekt des Lebens risikobehaftet, so stellte sich nach Ulrich Beck auch eine gewisse Gewöhnung oder Gleichgültigkeit demgegenüber ein.¹⁰⁴ Ein Zugunglück konnte jeden und jede treffen, da Zugfahrten zum Alltag vieler dazugehörten. Was einzelne Stimmen als beunruhigend ansahen, weil es offenbar keine vollkommene Sicherheit gab, schien hier eher beruhigend zu wirken: Ein zweites Zugunglück in kurzer Zeit nach dem ersten war unwahrscheinlich, und so hatte das seltene Unvermeidliche andere getroffen. Auf diese Weise ließ sich das persönliche Risiko als gering einordnen. Trotz des Vertrauens in die Sicherheitsvorkehrungen und die geringe Wahrscheinlichkeit einer solchen Katastrophe müsse man mit einem »Restrisiko« leben, das bei moderner Technik bestehe, so ein Kommentar.¹⁰⁵ Die Abkehr von ihr berge ebenso Gefahren:

Soll man, weil ein Rad brach [...] gleich die ganze Technik verdammen [...] ? Deutschland ist als Exportland von der Entwicklung modernster Technologien abhängig. Ein Rückzug auf veraltete Techniken würde das Risiko[,] durch einen Unfall zu verunglücken[,] nicht mindern, aber dem Industriestandort schaden. Wir werden auch weiterhin mit einem Rest-

101 Volker Junck, »Kurz hintereinander passiert das nicht«, Gelassene Stimmung auf dem ICE-Bahnsteig, in: Bremer Nachrichten vom 5. 6. 1998; vgl. auch: Hat die Bahn jetzt an Vertrauen verloren? Das aktuelle Interview, in: Donauwörther Zeitung vom 6. 6. 1998; Dpa-Meldung, hier in: Am Tag danach: Angst fährt mit, in: Bremer Nachrichten vom 5. 6. 1998; vgl. Nico Fried, Sascha Borowski, Canan Topcu, Der Zufall an einem Tag im Juni, in: Berliner Zeitung vom 5. 6. 1998.

102 Sascha Borowski, Ein komisches Gefühl im Bauch fährt mit, in: Allgäuer Zeitung vom 5. 6. 1998.

103 Ebd.

104 Vgl. Beck, Risikogesellschaft, S. 48.

105 Wir leben immer mit Restrisiko, in: HNA-Sonntagszeit vom 29. 6. 1998.

risiko leben müssen. Was nicht bedeutet, daß man blindlings der Technik vertrauen darf. Wissenschaftler und Ingenieure müssen immer bestrebt sein[,] das Restrisiko weiter zu verringern und eventuelle Alternativen aufzeigen.¹⁰⁶

Die Umsatzzahlen der Deutschen Bahn AG im Fernverkehr sanken im Geschäftsjahr 1998 um 3 %, was der Geschäftsbericht des Konzerns aber mit dem Umsatzausfall in Folge des ICE-Unglücks beziehungsweise dem Ausfall der ICE-Züge aufgrund von Überprüfungen und Umrüstungen und einer generell schwachen Konjunkturphase begründete.¹⁰⁷ Fernreisen mit der Bahn nahmen 1998 trotz dessen zu.¹⁰⁸ Im Folgejahr 1999 erhöhte sich der Umsatz des Unternehmens im Fernverkehr um 3,3 %.¹⁰⁹ Das Vertrauen in die Deutsche Bahn und deren Nutzung hatten sich, nicht zuletzt auch aufgrund der Notwendigkeit von Mobilität für viele ArbeitnehmerInnen, nicht merklich verändert. Trotz einer allgemein angespannten wirtschaftlichen Lage, der Kosten der Katastrophe von ungefähr 60 Millionen DM und der Einnahmeausfälle infolge der Kontrolle aller ICEs und der Umrüstung ihrer Beräderung, die der Wirtschaftsteil der *Hannoverschen Allgemeine* auf 45 Millionen DM bezifferte, konnte das Unternehmen sein Geschäft ausbauen.¹¹⁰

Was allerdings die Akzeptanz des Risikos und gelegentlich vorkommender Katastrophen einschränkte, war der geäußerte Anspruch auf »Konsequenzen« und höchste Sorgfalt hinsichtlich der Sicherheitsvorkehrungen wie Wartungsarbeiten.¹¹¹ War technisches Risiko, das unvorhergesehen zu Unfällen führen konnte, Teil des Lebens, so waren Versäumnisse hinsichtlich der Unfallprävention und der »sekundären Sicherheit«, also die Milderung der Folgen bei einem Unfall, nicht akzeptabel. Die Kommentare und einzelne Reportagen der Zeitungen machten genau dies deutlich:

Die Tatsache, daß sich der Mensch an »normale« Verkehrsunfälle längst gewöhnt hat und erst bei Bahnkatastrophen, Flugzeugabstürzen und Schiffshavarien mit vielen Todesopfern innehält und über den Sinn des »Fortschritts« der Technik nachdenkt, ist ohne Bedeutung bei der Suche nach

106 Ebd.

107 Vgl. Deutsche Bahn (Hrsg.), Geschäftsbericht 1998, S. 16; vgl. auch: Eschede belastet die Deutsche Bahn kaum, in: *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 21. August 1998, S. 7.

108 Vgl. Deutsche Bahn (Hrsg.), Geschäftsbericht 1998, S. 30.

109 Vgl. Deutsche Bahn (Hrsg.), Geschäftsbericht 1999, Heidelberg 2000, S. 20.

110 Vgl. Eschede belastet die Deutsche Bahn kaum.

111 Vgl. ebd.; siehe: Borowski, Ein komisches Gefühl im Bauch fährt mit.

Schuld und Versäumnissen. Gerade bei einem Massenverkehrsmittel darf es keine Zugeständnisse in Sicherheitsfragen geben. Die Bahn AG muß Antwort geben.¹¹²

So verzeihlich, wie die Kommentare es zunächst erscheinen ließen, waren technische Katastrophen im Allgemeinen und die Katastrophe von Eschede im Speziellen also nicht. Die Frage nach der Schuld, die bei einzelnen Menschen oder einem von Menschen entworfenen System gesucht werden konnte, ließ Katastrophen letztlich doch vermeidbar und damit unentschuldig erscheinen, wie insbesondere die Berichterstattung über den Prozess gegen drei Ingenieure zeigen wird. Technik und Techniknutzung waren, wie das Beispiel des ICE zeigt, häufig unverzichtbar und mussten daher gerechtfertigt werden. Dies gelang im Alltag offenbar über Wahrscheinlichkeiten eines eigenen Unfalls.

In den Medien wurde der ICE als Errungenschaft verteidigt. In den wenigsten Zeitungen fehlten in den Tagen nach der Katastrophe Aufreihungen von schweren Zugunglücken der deutschen Geschichte, die das Geschehen in die Reihe bekannter Vorkommnisse einordneten.¹¹³ Das Zugunglück von Genthin wurde wohl aufgrund seines geringen Bekanntheitsgrades in diesen Zusammenstellungen nicht erwähnt. Die Zeitungen druckten nach einer dpa-Vorlage Angaben des Statistischen Bundesamtes ab, das den ICE und den Schienenverkehr anhand von Unfallzahlen und einem geringen »Restrisiko« im Sinne ihrer geringen statistischen Wahrscheinlichkeit trotz der Katastrophe als sicherste Reisemöglichkeit auswies.¹¹⁴ Die Sicherheit wurde daran gemessen, auf wie viele Kilometer zurückgelegter Strecke durchschnittlich ein getöteter Mensch kam. »Das heißt«, folgte beispielsweise die *Badische Zeitung* aus den Angaben des Statistischen Bundesamtes, das für 1996 284 Tote bei Bahnunfällen angab, »auf 230 Millionen Personenkilometer kam ein tödlicher Unfall«.¹¹⁵ Dagegen kam im Straßenverkehr ein tödlicher Unfall

112 Otto Ehlers, Ein Land trauert, in: Delmenhorster Kreisblatt vom 4. 6. 1998. Zu Konsequenzen für die Sicherheit, basierend auf einer Meldung der dpa vgl. Auch Tests garantieren keine Sicherheit, in: Aachener Nachrichten vom 5. 6. 1998.

113 Vgl. exemplarisch: Schwere Zugunglücke, in: Badische Zeitung vom 4. 6. 1998; Schwere Zugunglücke, in: Berliner Morgenpost vom 4. 6. 1998; Zugunglücke in Deutschland, in: Donaukurier vom 4. 6. 1998.

114 Reisen mit dem ICE: Statistisch geht es kaum noch sicherer, in: Badisches Tageblatt vom 4. 6. 1998; ebenso: Bisher eines der sichersten Verkehrsmittel, in: Die Rheinpfalz vom 4. 6. 1998; vgl. auch Die ICE-Züge gelten als besonders sicher, in: Fuldaer Zeitung vom 4. 6. 1998.

115 Vgl. ebd.; sämtliche o. g. Artikel. Zum Restrisiko siehe: König, Autocrash und Kernkraft-Gau, S. 212.

auf 94 Millionen »Personenkilometer«.¹¹⁶ Der *Spiegel* rechnete seiner Leserschaft das Unfallrisiko in Unfalltoten pro Milliarde Personenkilometer vor und kam ebenfalls zu dem Schluss, dass die Bahn mit 0,6 Toten sicherer sei als der Straßenverkehr mit 10,6 Toten und auch als das Flugzeug mit 3,1 Toten.¹¹⁷

Die »menschengemachte« Katastrophe

Über den Juni 1998 hinaus berichteten die Zeitungen von Störungen und »Rattergeräuschen« an ICEs und über andere Probleme, die mit der Deutschen Bahn in Verbindung standen, wie Verspätungen und die stockende Einführung sogenannter Neigetechnikzüge.¹¹⁸ Dazu gehörte auch Kritik am Bahnchef Johannes Ludwig.¹¹⁹ Die Frage, ob das Unternehmen mehr für die Sicherheit hätte tun können, äußerte sich in zahlreichen, zum Teil alarmierten Berichten.¹²⁰

Ein moralischer Unterton begann sich endgültig in die Berichterstattung um das Unglück zu mischen, als die staatsanwaltlichen Ermittlungen zu den Hintergründen des Unfalls auch das Zulassungsverfahren und die Wartung der ICE-Räder betrafen. Wenn das Zugunglück auf eine beschleunigte Einführung des gummigefederten ICE-Rades zurückzuführen war, schien Nachlässigkeit im Spiel gewesen zu sein. Vor allem die Magazine, aber auch Tageszeitungen prangerten zu geringe Sicherheitsprüfungen zu Gunsten wirtschaftlicher Gewinnabsichten an.¹²¹ So entstand eine Erzählung, die

116 Vgl. Reisen mit dem ICE.

117 Vgl. Heimsuchung im High-Tech-Land, in: Der Spiegel 24 (1998), S. 22-34, hier S. 34.

118 Vgl. Dem Bahnchef droht das Aus, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 7. 10. 1998, S. 11; vgl. ICE »Prinz Eugen« wurde evakuiert, in: Westdeutsche Zeitung vom 8. 6. 1998; Rattergeräusche: ICE stoppt Fahrt, in: Westfalenpost vom 8. 6. 1998; Nothammer fehlte! ICE-Reisender konnte sich nicht befreien, in: Neue Ruhr Zeitung vom 8. 6. 1998; vgl. Schwere Pannen bei der Bahn, in: Trostberger Tageblatt vom 8. 6. 1998.

119 Vgl. Dem Bahnchef droht das Aus, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 7. 10. 1998; vgl. Wohin geht die Reise?, in: Die Welt vom 3. 12. 1998.

120 Vgl. basierend auf einer dpa-Meldung: Wußte Bahn von »Sicherheitslücke«?, in: Kölner Stadtanzeiger vom 9. 6. 1998; dies klang in den Lübecker Nachrichten konkreter: Bahn wußte von Sicherheitslücke, in: Lübecker Nachrichten vom 9. 6. 1998; ebenso in: Thüringische Landeszeitung vom 9. 6. 1998; vgl. auch die zugespitzte Berichterstattung der Bild-Zeitung: War der Bahn die Sicherheit zu teuer?, in: Bild-Zeitung vom 9. 6. 1998; Vorschlag für Räderkontrolle nicht bedacht, in: Ruhr-Nachrichten vom 10. 6. 1998; vgl. »Warnsystem bisher nicht üblich«, in: Weser-Kurier vom 8. 6. 1998; Kontrolle der Bahn ist Sache der Bahn, in: Weser-Kurier vom 8. 6. 1998; vgl. Nachholbedarf bei der ICE-Sicherheit, in: Nürnberger Nachrichten vom 8. 6. 1998; vgl. Zugsicherheit in der Diskussion, in: Main Post vom 8. 6. 1998.

121 Vgl. exemplarisch: Der Todeszug; vgl. den Artikel zehn Jahre nach der Katastrophe:

ihren Bestandteilen nach zu urteilen einerseits auf den Ermittlungen und den Aussagen im Prozess gegen die drei Ingenieure basierte, andererseits aber auch aus nicht näher benannten Quellen. Als Grunderzählung mit unterschiedlich starken Tendenzen zur »Schurkengeschichte« bildete sich heraus, dass aufgrund von großer Lärmabstrahlung der anfänglich genutzten Monoblock-Räder¹²² die gummigefederten Räder eingeführt wurden.¹²³ Das Rattern der Räder bei Unrundheiten, die besonders im Bordbistro störend gewesen seien, ließen den Bahnvorstand negative Kundenresonanz fürchten.¹²⁴ Auf Druck des Vorstandes seien die Zulassung und die Erprobungsphase zu rasch vonstattengegangen.¹²⁵ Kritische Berichte über die Situation in den Instandhaltungswerken der Deutschen Bahn legten eine menschliche Ursache der Katastrophe oder aber einen »Fehler im System« nahe.¹²⁶ Den grundsätzlich besorgniserregenden Messwertergebnissen für das betreffende ICE-Rad kurz vor der Katastrophe sei keine Bedeutung zugemessen worden, da das Messgerät als unzuverlässig galt.¹²⁷ Diesen Vorgängen, die durch ihr bloßes Aufzeigen bereits den Verdacht der Nachlässigkeit, wenn nicht gar Fahrlässigkeit erregten, wurden in den Berichten häufig Geschichten von Betroffenen gegenübergestellt.¹²⁸ Dem Anschein der Nachlässigkeit wurden die menschlichen Folgen entgegengesetzt und die Schwere von möglicher Schuld aufgezeigt. Die Aufzählung unsensiblen Umgangs mit den Betroffenen in der medialen Darstellung ließ weitere Zweifel an der moralischen Integrität der federführenden Bahnangestellten und dem Unternehmen als Ganzes zu.

Im Jahr nach Katastrophe war sich der *Spiegel* sicher: Die Katastrophe war »von Menschenhand gemacht« und kein »statistischer Unfall« als Ausdruck

Roman Grafe, Die Hochgeschwindigkeitskatastrophe, in: sueddeutsche.de, [https://www.sueddeutsche.de/panorama/zehn-jahre-nach-dem-bahnunfall-von-eschede-die-hochgeschwindigkeitskatastrophe-1.193266], letzter Zugriff am 30. 12. 2018.

122 Räder, die nicht aus mehreren Komponenten bestehen.

123 Vgl. Der Todeszug; vgl. Grafe, Die Hochgeschwindigkeitskatastrophe; vgl. weniger vorwurfsvoll: Radreifen, damit das Geschirr nicht schepperte, in: Frankfurter Rundschau vom 9. 6. 1998.

124 Vgl. Der Todeszug; vgl. Grafe, Die Hochgeschwindigkeitskatastrophe; vgl. Heiße Spur nach München, in: Der Spiegel 39 (1998), S. 111–113.

125 Vgl. Hartmut Reichardt, Der Ingenieur handelte auf Druck von oben, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 28. 11. 2002.

126 Dies äußerte der Leiter der SoKo Eschede, Erich Philipp, in dem 2008 gesendeten Film über die Katastrophe. Vgl. als prominentes Beispiel die Dokutainment-Sendung von Raymond Ley: Eschede. Zug 884, NDR, gesendet am 3. 6. 2008, 21.45 Uhr, in: GemA Eschede, SM 17–20.

127 Vgl. ebd.; vgl. Der Todeszug.

128 Vgl. Die Deutsche Titanic, S. 41, S. 48; vgl. Eschede, Zug 884; vgl. Der Todeszug.

des »Restrisikos«.¹²⁹ Diese neue Auslegung des Unfalls, die nichts mehr mit den Berichten über statistische Risiken kurz nach dem Geschehen gemein hatte, verweist auf eine grundlegende Vorstellung von Technik und technischen Katastrophen. Diese konnten demnach dreierlei Ursachen haben: Neben Einwirkungen von außen, wie Erdbeben oder Behinderungen auf den Schienen, waren »menschengemachte« Ursachen denkbar, wie unzureichende Testverfahren. Eine dritte Vorstellungskategorie, die wenig konturiert im Vergleich zu den beiden anderen zu existieren schien, betraf geheimnisvolle und unvorhersehbare Ursachen aus der Technik selbst heraus. Der *Spiegel* umschrieb dies als »statistische Unfälle«. Die Vorstellung von Technik als Bändigerin der todbringenden »Naturgewalten« war offenbar abgelöst worden von einer weitaus weniger metaphysischen Vorstellung.

Es zeichneten sich also zwei widersprüchliche Tendenzen in der Grundeinstellung zur Technik ab, von denen die erste jedoch weiterhin dominant blieb: Einerseits die Rationalisierung des persönlichen Risikos und die Akzeptanz eines »Restrisikos«, das sich aus der modernen Technik ergab. Andererseits herrschte auch Empörung über den Radbruch und die geschilderten Zustände in den Wartungsabteilungen. Eine »menschengemachte« Katastrophe war nicht mit dem »Restrisiko« der Technik zu erklären.

Die Opfer, die die Katastrophe gefordert hatte, waren trotz allen Beharrens auf die Notwendigkeit der Hochgeschwindigkeitszüge in jeder Hinsicht immens. Die Toten und Verletzten und die Leiden der Hinterbliebenen wurden jedoch nicht mit metaphysischen oder nationalen Sinngebungen aufgeladen. Sie waren keine Pioniere des Fortschritts und der Technik, ihr Tod und ihr Leid waren Zufall. Diese bekamen keinen tieferen Sinn oder Nutzen zugeschrieben, so dass sie in diesem Zusammenhang sinnlos waren und fast Kollateralschäden der modernen Technik gleichkamen. Allerdings schienen diese weniger akzeptabel, wenn hinter dem Unfall menschliche Unachtsamkeit zu stehen schien. So ergab sich hinsichtlich der Sinngebung der Opfer technischer Katastrophen am Ende des 20. Jahrhunderts eine Leerstelle.

»Katastrophe ohne Opfer«.

Visualisierung und Berichterstattung im Juni 1998

Ähnlich wie die Rettungsaktion wurde die Medienberichterstattung über die Katastrophe von Eschede öffentlich positiv rezipiert. Bei seiner Ansprache anlässlich der Trauerfeier für die Opfer am 21. Juni 1998 in der Celler Stadtkirche lobte Bundespräsident Roman Herzog:

129 Vgl. Die Deutsche Titanic, S. 37; zum Restrisiko siehe König, Autocrash und Atomkraft-Gau, S. 212.

In diesem Zusammenhang muß ich, gerade weil dies nicht mehr selbstverständlich ist, auch den Medien danken, die in ihrer Berichterstattung mit selten gewordener Disziplin die Würde der so schrecklich ums Leben Gekommenen gewahrt haben. Allein die Helfer vor Ort wissen, welche Bilder uns erspart geblieben sind.¹³⁰

Eine Zurückhaltung, die es laut Herzog zu einem unbestimmten Zeitpunkt einmal gegeben habe, machte der Bundespräsident an der Art der *gesendeten* und *gedruckten* Bilder von Toten und Verletzten fest. Auch wenn solche Bilder möglicherweise für JournalistInnen auf Umwegen zu bekommen gewesen wären, so war der Verzicht darauf anderen Faktoren geschuldet.¹³¹ Der Unfallort war von der Polizei großräumig abgeriegelt worden und zugleich hinter dem Bahndamm verborgen, der Beobachtungen aus der Ferne erschwerte. Die Rettungskräfte hatten den Unfallort nicht nur zum Zweck des freien Agierens vor Ort so weiträumig abgesperrt, sondern auch, um die Presse an der Aufnahme von »Opfern« zu hindern.¹³² Nur ein kleines Set an Bildern von Verletzten am Unfallort oder verhüllten Toten gelangte an Zeitungen und Fernsehsender.¹³³ Fotografien und Fernsehaufnahmen vom Unfallort stammen vom Kreispressewart, der zu Dokumentationszwecken Zutritt zum Unfallort bekam.¹³⁴

Die Einsatzleitung am Unfallort hatte im Hinblick auf die eintreffenden PressevertreterInnen Vorsorge getroffen und informierte sie regelmäßig

130 Ansprache des Bundespräsidenten Roman Herzog anlässlich der Trauerfeier für die Opfer der Zugkatastrophe von Eschede in der Stadtkirche zu Celle am 21. Juni 1988, S. 2.

131 Die *Bremer Nachrichten* berichteten von Schaulustigen mit Kameras, die von der Polizei von den Gleisen getrieben werden mussten. Vgl. Katastrophaler ICE-Unfall. »Und dann war nur noch Totenstille«, in: *Bremer Nachrichten* vom 4. Juni 1998.

132 Wolfgang Lohmann, Einsatz des Bundesgrenzschutzamtes Hannover, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), *Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse*, Berlin, Heidelberg, New York (NY), u. a. 1999, S. 105-109, hier S. 107.

133 Die Auswertung von 81 deutschen Tageszeitungen ergab, dass am Tag nach der Katastrophe etwas mehr als die Hälfte mindestens ein Foto von Verletzten (57 % der untersuchten Zeitungen) oder verhüllten Toten (12 % der untersuchten Zeitungen, darunter die Bild-Zeitung) abdruckte. Es handelt sich dabei um sechs verschiedene Bilder von Verletzten, schwere Verletzungen sind allerdings nicht zu erkennen. Hinzu kamen Bilder, auf denen unter weißem Tuch Leichen zu vermuten sind.

134 Vgl. zu dieser Information das Interview mit dem Kreispressewart in der Dokumentation »KI, die Reportage. Leben nach der Katastrophe«, Kabel 1, undatiert, in: Videoaufzeichnungen GemA Eschede, SM 17-19.

durch eigene Pressekonferenzen. So konnten ausgewählte Einzelheiten an die Presse gegeben und zugleich Behinderungen der Rettungsaktion vermieden werden.¹³⁵ Dieses Verfahren schloss auch eine Fahrt zu einem ausgewählten Punkt in der Nähe des Unfallortes mit ein. Auf Lastkraftwagen der Bundeswehr wurden Kamera- und Filmteams dorthin transportiert, um Bilder des verunglückten ICE aus größerer Distanz aufzunehmen.¹³⁶ Damit versorgte man die Medien mit visuellen Inhalten, die jedoch keine Toten oder Verletzten umfassten, und kam dem Eindringen in den Unglücksort oder in die Krankenhäuser zuvor.

Zeitungen und noch viel mehr das Fernsehen waren auf Bilder bzw. auf Filmmaterial angewiesen.¹³⁷ Explizit fassten sich die Berichterstattenden als Teil des Gesamtgeschehens rund um die Katastrophe auf, die jedoch im Zuge der zunehmenden Professionalisierung der Rettungshandlungen regelrecht »ausgesperrt« wurden.¹³⁸ Waren die Reporter bei Lengede direkt am Ort des Geschehens um die (überlebenden) Opfer zu filmen und zu fotografieren, so waren sie seit den 1970er Jahren, in denen das Rettungshandeln normierter und spezialisierter wurde, stetig weniger Teil des Geschehens. Noch beim Zugunglück von Neustadt im Jahr zuvor hatten sich JournalistInnen darüber beschwert, dass sie erst spät zur Unfallstelle vorgelassen worden waren, als die Toten und Verletzten nicht mehr vor Ort waren.¹³⁹ Dies sei zum Schutz der Toten und der Angehörigen geschehen, rechtfertigte sich der Leiter der zuständigen Polizeidirektion.¹⁴⁰ Mit der Integration der Presse in die Überlegungen der Einsatzleitung von Eschede, die Informationen und Bildmaterial garantierte und zugleich die Rettungshandlungen, Verletzten und Toten abschirmte, wurde den Medien wieder ein Platz im Gesamtgeschehen zugewiesen, der eine eigenmächtige Produktion von Berichten und Bildmaterial aber zugleich unterband.

Die Hälfte der Zeitungen entschied sich gegen die Veröffentlichung der zur Verfügung stehenden Bilder von »Opfern«. Stattdessen entwarfen die JournalistInnen sowohl in den Zeitungsbeiträgen als auch in der Fernsehberichterstattung ein Bild der anwesenden MedienvertreterInnen als

135 Vgl. Lohmann, Einsatz des Bundesgrenzschutzamtes Hannover, S. 107.

136 Vgl. Lindenberg, Pressearbeit der Polizeiinspektion Celle, S. 144.

137 Kai Thäsler, Aspekte aus der Sicht der Medien. »Ein faires Miteinander – auch im Katastrophenfall«. Überlegungen zum Verhältnis von Krisen-PR und Fernsehjournalismus, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 147-149, hier S. 147.

138 Ebd.

139 Nach dem Zugunglück in Neustadt: Nur äußerlich ist nichts mehr zu sehen, in: Die Rheinzeitung, 7. 7. 1997.

140 Vgl. ebd.

zurückhaltende und pietätvolle BeobachterInnen. Somit passten sie die Berichterstattung und ihre eigene Selbstpräsentation der Verfügbarkeit von Bildmaterial an. So schrieb die *Braunschweiger Zeitung*: »Bis auf wenige Ausnahmen hielten sich die Journalisten an die Absperrungen und trugen damit auch der tiefen Trauer am Rande einer der größten Eisenbahn-Katastrophen Rechnung.«¹⁴¹ Die bildliche Abwesenheit von Verletzten und auch von Hinterbliebenen, die von der Gemeinde abgeschirmt wurden, wurde in der Regel positiv aufgefasst. Allein die *Tageszeitung*, die *TAZ*, kritisierte die »Katastrophe ohne Opfer«.¹⁴²

Zur Ökonomie des Katastrophenjournalismus gehört, daß die Konkurrenz der Medien härter wird, wenn erst die Bilder rarer werden. Gut möglich ist also, daß die Rücksichtslosigkeit der Reporter zunimmt, sobald die naheliegenden Szenen abgedreht sind. Am Tag des Unglücks allerdings wählten die Verantwortlichen bei öffentlich-rechtlichen wie privaten Sendern Aufnahmen aus, als hätten sie ihr Handwerk auf kirchlichen Kolloquien zum Thema Medien und Ethik gelernt: keine Verletzten, keine Toten, keine Hinterbliebenen. [...] Die Gründlichkeit, mit der die Fernsehstationen den moralischen Imperativ vieler Medienwächter befolgt haben, läßt ein paradoxes Bild des Unfalls entstehen. Wer die Ereignisse von Eschede am Bildschirm verfolgte, sah eine Katastrophe ohne Opfer.¹⁴³

Die Position der *TAZ* verdeutlicht, dass der journalistische Anspruch, auch Opfer als Teil von Ereignissen abzubilden, durchaus weiterhin eine Rolle spielte. Die Dynamik in Eschede aber schien eine andere zu sein: Die Rolle der zurückhaltenden Begleiter des Unglücks nahmen viele JournalistInnen an.

Von ihnen wurde das Vorgehen hinsichtlich von Medieninformationen ausgesprochen positiv aufgefasst: War bei Ramstein das Fehlen einer Informationspolitik bemängelt worden, sprach man hier von einem »fairen Miteinander«.¹⁴⁴ Diese Mitteilungspolitik vor Ort habe es obsolet werden lassen, Grenzen zu überschreiten, um die Bevölkerung mit Informationen zu versorgen, so Kai Thäsler, Sendeverantwortlicher des Fernsehsenders *n-TV*.¹⁴⁵ Darüber hinaus, so betonte Thäsler, hätten auch die Medienvertreter »inzwischen gelernt [...], daß die Berichterstattung nicht auf Kosten derjenigen

141 Suche nach Leben in einem Berg von Stahl, Glas und Beton, in: *Braunschweiger Zeitung* vom 4. 6. 1998.

142 Die Berichterstattung. Ohne Blut und Tränen, in: *Die Tageszeitung*, 5. 6. 1998, S. 2.

143 Ebd.

144 Ebd.

145 Vgl. Thäsler, *Aspekte aus der Sicht der Medien*, S. 148.

gehen darf, die leiden oder die Leiden lindern.«¹⁴⁶ Eine generelle Zurückhaltung gegenüber den Opfern meinte er dabei allerdings nicht, bezog er diese Aussage doch vor allem auf die Vermeidung von Behinderungen im Rettungsverlauf. Das Verhalten der meisten Medienberichterstattenden wurde derart positiv aufgefasst, dass sich auch Pressevertreter an einer interdisziplinären Publikation beteiligen konnten, die Lehren aus dem Umgang mit der Katastrophe festhalten und auf andere Katastrophen übertragbar machen sollte.¹⁴⁷ Nicht nur die Rettung wurde als vorbildlich betrachtet, auch die Medialisierung schien aufgrund des Umgangs mit Verletzten und Hinterbliebenen zumindest vordergründig in akzeptabler Weise abgelaufen zu sein.

Auch an anderer Stelle wurde deutlich, dass sich MedienvertreterInnen im Falle der Katastrophe in erster Linie als respektvolle VertreterInnen der Allgemeinheit interpretierten. Gegen Schaulustige, die mit Kameras zum Unfallort kamen, oder Eltern, die mit ihren Kindern anreisten, damit, so zitierte ein irritierter Artikel einen Vater, »der Junge das auch mal sieht«, hoben sich die JournalistInnen explizit ab.¹⁴⁸ Sie unterstrichen so ihre taktvolle BegleiterInnenposition und kritisierten voyeuristisches Verhalten Dritter.¹⁴⁹ Der Fernsehsender *Sat.1* rief seiner ZuschauerInnen dazu auf, ihr Programm eingeschaltet zu lassen, statt selbst nach Eschede zu fahren und womöglich die Rettungsarbeiten zu behindern.¹⁵⁰

In Eschede wurden die Angehörigen vor den Augen und Kameralinsen der MedienvertreterInnen abgeschirmt.¹⁵¹ Dies galt jedoch nicht für andere Orte. Interviews und Berichte über Überlebende in den Krankenhäusern erschienen sowohl in Tageszeitungen als auch in Illustrierten.¹⁵² Diese Bilder und Berichte entstanden jedoch nicht am Ort des Unglücks. Sie schilderten persönliche Befindlichkeiten und Probleme, jedoch zu diesem Zeitpunkt in begrenzten Themenspektren, die die eigenen Erfahrungen, die Rettung, Ängste oder Freude über das eigene Überleben betrafen.¹⁵³ Insbesondere die Tages-

¹⁴⁶ Ebd.

¹⁴⁷ Vgl. ebd.

¹⁴⁸ Trauer und Neugier an der Todesstrecke. Sonntagsausflug mit Kind und Fernglas, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 8. 6. 1998.

¹⁴⁹ Die Katastrophe von Eschede: Plötzlich fuhr ein Triebkopf ohne Zug durch den Bahnhof, in: Rheinische Post vom 4. 6. 1998.

¹⁵⁰ Vgl. Barbara Sichtermann, Live vom Zugunglück, in: Die Zeit vom 10. 6. 1998.

¹⁵¹ Vgl. Lohmann, Einsatz des Bundesgrenzschutzamtes Hannover, S. 107; vgl. Thomas Fricker, Vorsorge selbst für die geringste Wahrscheinlichkeit. In der Glockenkolkhalle beschützen Helfer des Roten Kreuzes Angehörige der Opfer vor neugierigen Fragen, in: Badische Neueste Nachrichten vom 5. 6. 1998.

¹⁵² Ich war eingeklemmt, ich hatte Todesangst!, in: Bild (Hamburg) vom 5. 6. 1998; vgl. Sie war in dem Knäuel, sie hat überlebt, in: Bild (Hamburg) vom 5. 6. 1998.

¹⁵³ Vgl. exemplarisch: »Daß wir da lebend rausgekommen sind«. Paar überstand

zeitungen und Wochenmagazine waren gefüllt mit Interviews, die Angehörige auf der Suche nach ihren Verwandten oder Freunden gegeben hatten.¹⁵⁴ So erfuhr die Leserschaft von der belastenden Ungewissheit, die viele Suchenden aushalten mussten, oder von der Trauer derjenigen, die eine Todesnachricht erhalten hatten.¹⁵⁵ Manche Entwicklungen um Einzelpersonen ließen sich über Tage in mehreren Zeitungen nachvollziehen.¹⁵⁶ Dadurch wurde aufgezeigt, dass es sich bei den Verletzten und Toten um Personen mit persönlicher Geschichte und einem familiären Umfeld handelte, was eine reine Darstellung als Unfallopfer durchbrach.

Dass JournalistInnen auch persönlich vom Eindruck des Leids, der Zerstörung und der Verzweiflung betroffen sein konnten, sei nicht in Frage gestellt. Die Journalistin Cornelia Bolesch reflektierte die zwiespältige Rolle der Medien: Sie und ihre BerufskollegInnen hätten aus Mitgefühl den Ort gemieden,

an dem die Angehörigen der Opfer in ihrer ganzen Fassungslosigkeit abgeschirmt sind, und können dabei vor den verschlossenen Türen doch ihre eigenen Gedanken nicht unterdrücken: Wie wichtig wären doch gerade die Angehörigen für eine gute Geschichte. [...] Auch die besten Absichten und ein seriöses Berufsverständnis können den Journalisten nicht aus seiner Funktion als Voyeur und Vermarkter von menschlichem Leid befreien.¹⁵⁷

- Zugunglück leichtverletzt, in: Cellesche Zeitung vom 5. 6. 1998; Sekunden der Totenstille, in: Altmark-Zeitung vom 5. 6. 1998; vgl. Fernseh-Interview mit Susanne Kleinbrahm, in: Nord-Schau, NDR, gesendet am 4. 6. 1998, 19.30 Uhr, in: Videoaufzeichnungen diverser Fernsehsendungen, in: GemA Eschede, SM 17-19; 26jährige Nagolderin überlebt ICE-Katastrophe, in: Schwarzwälder Bote vom 6. 6. 1998; Tagesausflug endet in Klinik, in: Delmenhorster Kreisblatt vom 6. 6. 1998; Ausflug in die Hölle, in: Altmark-Zeitung vom 6. 6. 1998.
- 154 Vgl. exemplarisch: Verzweifelt, erschöpft, vertröstet, in: Hamburger Abendblatt vom 6. 6. 1998; vgl. auch die dpa-Meldung: Zornige Angehörige, in: Stuttgarter Zeitung vom 6. 6. 1998; vgl. Grausames Warten auf eine Antwort, in: Reutlinger General-Anzeiger vom 6. 6. 1998.
- 155 Vgl. exemplarisch: Münchner Lehrer aus Zug geschleudert. Er kroch zu seiner toten Frau zurück, in: Bild (München), vom 5. 6. 1998; vgl. Hat meine Freundin überlebt?, in: Harburger Anzeigen und Nachrichten vom 4. 6. 1998; vgl. Zum Hoffen verurteilt: Angehörige hören immer das Gleiche – »Vermißt«, in: Cellesche Zeitung vom 6. 6. 1998; vgl. Todesbotschaft für Grafenwöhr, in: Der neue Tag vom 5. 6. 1998.
- 156 Ein Mann sucht seine zwei Kinder und seine Frau, in: Chemnitzer Morgenpost vom 5. 6. 1998; Bobinger Vater bangt um seine Familie, in: Augsburger Allgemeine vom 5. 6. 1998; Michael lebt ..., in: Bild (Berlin) vom 5. 6. 1998; Michael: Vater fand ihn in einer Klinik in Bremen, in: Bild (Berlin) vom 5. 6. 1998; Vater bangt: Wo ist Tanja (7), in: BZ vom 5. 6. 1998; Weiterhin Hoffen und Bangen in Bobingen, in: Augsburger Allgemeine vom 6. 6. 1998.
- 157 Cornelia Bolesch, Einleitung, in: Stephan Erfurt, dies., Christoph Künkel u. a., Eschede 1998. Am Ort der entgleisten Hoffnungen, Berlin 1999, S. 4-8, hier S. 7.

Das Leid, die Verletzung und die menschliche Verzweiflung gehöre zur Berichterstattung, argumentierte auch Bolesch: Wie anders sollten Menschen von Unglück anderer erfahren und sich dazu in Beziehung setzen?¹⁵⁸ Die einzige Möglichkeit, den Opfern gerecht zu werden, sah sie darin, ihre Geschichten zu erzählen und die Hintergründe zu berichten, die ein vollständiges Bild der Katastrophe und deren Ursachen übermitteln sollten.¹⁵⁹ Damit griff sie die Position der »Mahner und Wächter« auf, die bereits bei Ramstein wirkmächtig geworden war, verknüpfte diese aber mit einem reflektierteren Umgang mit den Betroffenen und setzte auf Information statt auf Bilder.¹⁶⁰ Die Fernsehsender, öffentlich-rechtliche wie private, beschränkten ihre Dauerberichterstattung in der ersten Phase nach dem Unglück auf technische Hintergrundinformationen.

Damit ist bereits ein weiterer Faktor angesprochen, der die Berichterstattung und die mediale Visualisierung der Katastrophe in den ersten Tagen beeinflusste: Der Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen wurde zwar nach dem Unglück in Bezug auf immer schneller werdende Verkehrsmittel philosophisch hinterfragt, doch waren ICEs keine grundsätzlich kontrovers diskutierte Technologie. Der Kontext, vor dem sich die Katastrophe entfaltete, war nicht zu vergleichen mit den erbitterten Kämpfen um Aufrüstung und Tiefflüge wie zuvor bei »Ramstein«. Hierin unterschieden sich die beiden Katastrophen. Dadurch wird deutlich, wie entscheidend die diskursiven Kontexte der jeweiligen Technik im Vorfeld der Katastrophen waren. Sie prägten sowohl Interpretationen als auch die Visualisierung in den berichterstattenden Medien. Im Falle von Eschede ließ sich keine Notwendigkeit ableiten, die Verletzten oder gar Tote zu Evidenzzwecken in den Medien zu zeigen, um Konsequenzen zu fordern. Sowohl die Verfügbarkeit von Bildern als auch der diskursive Kontext der verunglückten Technik beeinflussten so die unmittelbare Berichterstattung.

Das Lob des Bundespräsidenten hob vornehmlich auf die visuellen Bilder ab. Die in der Berichterstattung sprachlich heraufbeschworenen Bilder ließen den Schrecken in aller Drastik deutlich werden. An der Zeitungsberichterstattung wenige Tage nach der Katastrophe fällt die häufig gewählte Form des expliziten Augenzeugenberichts auf. Die Szenerie des verunglückten ICEs, wie sie sich einem Betrachtenden dargeboten haben muss, wurde im Detail beschrieben.¹⁶¹ Sowohl über die Verletzungen der Überlebenden

158 Ebd., S. 7-8.

159 Ebd., S. 8.

160 Ebd.

161 Vgl. exemplarisch: Auch die Helfer brauchen Hilfe, in: Die Welt vom 4. 6. 1998;

und ihre Schmerzensschreie als auch über den Anblick der verstümmelten Toten und zerstreuter Leichenteile wurde nachdrücklich berichtet.¹⁶² War bei den vorhergegangenen Unfällen die Beschreibung der körperlichen Verheertheit in der ersten Zeit nach der Katastrophe eher knapp ausgefallen, wohingegen Nahaufnahmen von Verletzten oder gar Toten gezeigt und abgedruckt worden waren, so drehte sich dieses Verhältnis bei Eschede vollständig um. Mediale Zurückhaltung bemaß sich am Umfang, in dem Betroffene bildlich dargestellt wurden. Der sprachlichen Eindrücklichkeit wurde in diesem Zusammenhang weniger Aufmerksamkeit geschenkt. Aber auch ohne Bilder der Verletzten, Toten und Hinterbliebenen wurden das Sterben im ICE, die Schmerzen und das Leid einzelner Menschen öffentlich verdeutlicht.¹⁶³ Die Fernsehbilder liefen auf mehreren Kanälen in Dauerschleife und zeigten Luftaufnahmen des verunglückten Zuges oder Interviews mit verschiedenen Beteiligten. Der Zug, weiß leuchtend im Sonnenschein und doch zerstört an der Brücke liegend, wurde zur Bildikone des Unglücks. Dieses Motiv wurde vorrangig abgebildet bzw. gesendet. Die zerstörte Materialität des Zuges griff die körperliche Zerstörung in seinem Inneren auf, ohne diese explizit zu zeigen. Hier wurde die Vorstellungskraft der Betrachtenden genutzt, um das Ausmaß der Katastrophe zu zeigen und zugleich zu verhüllen. Ganz ohne »Opfer« kamen die Medien bei der Katastrophe von Eschede allerdings nicht aus.

Helden/Opfer

Die freiwilligen HelferInnen aus Eschede und die Einsatzkräfte waren für JournalistInnen weitaus einfacher zu erreichen als Verletzte und Hinterbliebene.¹⁶⁴ Sie waren nicht selten Augenzeugen der ersten Minuten nach dem

Todesschreie, Lebensretter, in: Der Tagesspiegel vom 4. 6. 1998; »Es war wie eine Explosion«, in: Frankfurter Neue Presse vom 4. 6. 1998; Überall lagen Verletzte, Tote, in: Frankfurter Rundschau vom 4. 6. 1998.

¹⁶² Vgl. ebd.; vgl. »So viele Kinder, blutend und zerfetzt«, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 4. 6. 1998; »Die toten Kinder, es war ein Alptraum«, in: Landeszeitung vom 4. 6. 1998; vgl. Skulptur des Grauens, in: Nordbayerischer Kurier vom 4. 6. 1998; vgl. »Diese Kinder, diese Schreie«, in: Altmark-Zeitung vom 5. 6. 1998; vgl. Leichen und zerfetztes Metall, in: Fuldaer Zeitung vom 4. 6. 1998.

¹⁶³ Wie ein Geschöß jagte der Intercity 884, in: Berliner Morgenpost vom 4. 6. 1998; »Ein Knall und das durchdringende Kreischen von Stahl und Blech«, in: Berliner Zeitung vom 4. 6. 1998.

¹⁶⁴ Ausnahme: Eine Jugendliche wurde als Heldin des Unglücks gefeiert. Sie hatte trotz Verletzungen anderen Verletzten geholfen. Vgl. exemplarisch: Sybille (13), der Engel von Eschede, in: Abendzeitung München vom 4. 7. 1998. Weitere Ausnahmen waren die Berichte der Bild und weniger anderer Illustrierten, die die Suche von Angehörigen nach ihren Familienmitgliedern erzählten.

Unfall gewesen und hatten die Auswirkungen gesehen. Dass diese in höchstem Maße emotional belastend waren, war für die JournalistInnen erkennbar. Zudem wurde noch in den Stunden nach Bekanntwerden der Katastrophe die »Hilfe für Helfer« als Hilfsangebot für die Rettungskräfte und freiwilligen HelferInnen ins Leben gerufen, um psychischen Folgeschäden so gut wie möglich vorzubeugen. Auf einer Pressekonferenz am 4. Juni wurde die Einrichtung dieses Hilfsangebotes verkündet.¹⁶⁵ Das Projekt für HelferInnen war das erste seiner Art.¹⁶⁶

Dass auch diejenigen, die den Verletzten eines schweren Unglücks zu Hilfe eilten und mit verstümmelten Toten konfrontiert wurden, psychische und emotionale Beeinträchtigungen zurückbehalten konnten, war insbesondere in der Folge des Flugtagunglücks von Ramstein ins öffentliche Bewusstsein gelangt. Die »Hilfe für Helfer« lenkte den öffentlichen Fokus auf das Leid, das das Unglück denjenigen verhieß, die den Verunglückten zu Hilfe kamen. Diese neue Aufmerksamkeit für Einsatzkräfte griffen die berichterstattenden Medien auf.

Die Psychologisierung der 1970er und 1980er wirkte sich zusammen mit der Popularisierung von psychologischem Wissen auf die Berichterstattung von Eschede aus und rückte die Medialisierung und Visualisierung der HelferInnen und Einsatzkräfte in die Nähe direkt betroffener »Opfer«. Zwei Erzählmuster wurden dabei vereinigt: Die HelferInnen wurden einerseits aufgrund ihres freiwilligen Einsatzes zu HeldInnen stilisiert, andererseits durch die grausamen Eindrücke und Erlebnisse als sekundäre Opfer der Katastrophe interpretiert.¹⁶⁷ Nach dieser Logik kam es einem modernen Märtyrertum gleich, den Verletzten zu Hilfe zu kommen und die Toten aus den Trümmern zu befreien. Die RetterInnen opferten ihre eigene psychische Gesundheit für andere, die durch moderne Technik zu Schaden gekommen waren. Eine potenzielle psychische Beeinträchtigung war kontingent und konnte auch verspätet einsetzen oder den Beteiligten ohne zeitliche Verzögerung den Schlaf rauben.¹⁶⁸ Die zwei Bedeutungsebenen des Opferbegriffs, die des Sich-

165 Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, *Hilfe für Helfer*, S. 39.

166 Vgl. ebd.

167 Vgl. exemplarisch: Ohne Hilfe werden Helden zu Opfern, in: *Oberbayerisches Volksblatt* vom 8. 6. 1998; Die Retter sind erschöpft, in: *Harburger Anzeiger und Nachrichten* vom 8. 6. 1998; »Die Schreie bleiben im Ohr«, in: *Abendzeitung München* vom 8. 6. 1998; Der Einsatz von Eschede ist noch lange nicht vorbei, in: *Badische Neue Nachrichten* vom 8. 6. 1998; Unvorstellbare Leistung, in: *Nürnberger Nachrichten* vom 8. 6. 1998.

168 Vgl. Ohne Hilfe werden Helden zu Opfern; Langfristige Belastungen für Helfer und Überlebende, in: *Nordsee-Zeitung* vom 6. 6. 1998; vgl. »Sie müssen wieder in ihr normales Leben zurückfinden«, in: *Allgemeine Zeitung Mainz* vom 6. 6. 1998; Helfer können Opfer werden, in: *Augsburger Allgemeine Zeitung* vom 8. 6. 1998.

Opferns und des Opfer-Werdens, wurden in der Medienberichterstattung sinngemäß zusammengeführt.¹⁶⁹ Diese Deutung korrespondierte mit der Erzählung, dass der Katastropheneinsatz bei Eschede die Diagnosen von der eines Moralverfalls der Gesellschaft widerlegt habe.

In der ersten Zeit nach dem Unfall waren die RetterInnen und die EinwohnerInnen Eschedes eine willkommene Informationsquelle für die ReporterInnen. Ähnlich wie seinerzeit in Langede sahen sich die RetterInnen und Anwohnenden bedrängt, sodass Fotografinnen und Kamerateams in der Zeit nach der Katastrophe auf wenig auskunftsfreudige EschederInnen stießen.¹⁷⁰ Der Fotojournalist Stephan Erfurt, der Eschede am Wochenende nach dem Unglück aufsuchte, um Aufnahmen vom Ort zu machen, sprach in diesem Zusammenhang von »verbrannter Erde«, die seine KollegInnen zurückgelassen hätten.¹⁷¹ Von Zurückhaltung konnte diesbezüglich nicht gesprochen werden, allerdings gehörte es zugleich zu den Aufgaben der JournalistInnen, Informationen und verschiedene Stimmen zum Unfall zu sammeln.

Anders als die Verletzten und in Eschede eintreffenden Hinterbliebenen wurden die Einsatzkräfte nicht von den MedienvertreterInnen abgeschirmt. Diese und ihre häufigen Nachfragen wurden von den Einsatzkräften als störend empfunden.¹⁷² Auch die SeelsorgerInnen wurden »geradezu bedrängt und verfolgt«, wie der Superintendent des evangelischen Kirchenkreises Celle resümierte.¹⁷³ In einem Interview vor Pressevertretern äußerten sich mehrere Einsatzkräfte zu ihren persönlich schlimmsten Eindrücken.¹⁷⁴ Auch in diesem Zusammenhang hielten die SeelsorgerInnen die Vorbereitung von Pressearbeit und den Einsatz von PressesprecherInnen für sinnvoll.¹⁷⁵ Die Darstellung der HelferInnen als Opfer der Katastrophe wurde jedoch nicht von allen im Einsatz befindlichen Personen akzeptiert, sodass sich einige öffentlich gegen diese Darstellung wandten.¹⁷⁶ Sie befürchteten Stigmatisierungen, denn im weitgehend männlich dominierten Feld der Einsatzkräfte wurden psychische Probleme weiterhin schnell als Schwäche verstanden, wie eine Soziologin der Koordinierungsstelle Eschede, Jutta Helmerichs, ausführte.¹⁷⁷ Die immer

169 Vgl. ebd. Ebenso die übrigen exemplarisch angegebenen Zeitungsartikel.

170 Stephan Erfurt, Fax an die Redaktion der Zeit, in: GemA Eschede, SM 17-11; vgl. auch Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Hilfe für Helfer, S. 66.

171 Vgl. Erfurt, Fax an die Redaktion der Zeit.

172 Vgl. ebd.

173 Hölterhoff, Katastrophenseelsorge, S. 127.

174 Vgl. Nord-Schau; NDR, gesendet am 6. 6. 1998, 19.30 Uhr, in: Videoaufzeichnungen diverser Fernsehsendungen, in: GemA Eschede, SM 17-19.

175 Vgl. ebd.

176 Vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Hilfe für Helfer, S. 234; ebenso Jutta Helmerichs, Einsatznachsorge beim ICE-Unglück in Eschede, S. 121.

177 Vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Hilfe für Helfer, S. 234.

wiederkehrende Konfrontation der Einsatzkräfte mit den eigenen Erfahrungen in den Interviews wurden von den SeelsorgerInnen ambivalent betrachtet: Einerseits bot sie die Möglichkeit, von den Eindrücken zu berichten, was in den Augen der SeelsorgerInnen zur »Verarbeitung« beitragen könnte, andererseits konnte die ständige Rekapitulation auch belastend wirken.¹⁷⁸ So bereitwillig die Berichterstattung nun die Thematik der Posttraumatischen Belastungsstörung aufzugreifen begann, so besorgt waren SeelsorgerInnen und PsychologInnen doch über die Verbreitung von korrektem Wissen darüber. Denn gerade die Interpretation als »Opfer« war es, die der Offenheit einzelner Personen gegenüber der psychologischen Aufarbeitung im Wege stehen konnte.¹⁷⁹



Abb. 5: Häufig in den Medien abgedruckt: Erschöpfte Helfer nach dem Einsatz – AKG2711873 akg-images / picture-alliance / dpa

Die HelferInnen und Einsatzkräfte wurden 1998 erstmals in der breiten Öffentlichkeit als Betroffene derartiger Einsätze interpretiert. Nicht zuletzt spielten die psychologischen Erkenntnisse, aber auch die öffentliche Selbstthematisierung der Ramsteiner Einsatzkräfte hierbei eine Rolle. Zugleich rückten sie als Substitut für die verletzten Opfer in den Fokus der medialen Aufmerksamkeit. Überlegungen zur Einbindung von Einsatznachsorge in die Katastrophenschutzpläne Niedersachsens wurden allerdings erst nach dem ICE-Unglück im Innenministerium diskutiert.¹⁸⁰

¹⁷⁸ Ebd.

¹⁷⁹ Vgl. ebd.

¹⁸⁰ Vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, *Hilfe für Helfer*, S. 66.

5.3 Auf der Suche nach Erklärungen. Politische und religiöse Deutungen der Katastrophe

Der ICE stand nicht nur für die Deutsche Bahn, sondern auch für die Bundesregierung für ein neues Zeitalter der Fortbewegung und der Technisierung in der Bundesrepublik.¹⁸¹ Dies und die Tatsache, dass vornehmlich deutsche BundesbürgerInnen in Eschede ums Leben gekommen waren, erforderte eine Reaktion von deutschen PolitikerInnen. Das Zugunglück blieb trotz des internationalen Medieninteresses vorrangig eine nationale Tragödie. Die Toten oder Verletzten aus dem Ausland spielten sowohl in der Medienberichterstattung als auch in erinnerungspolitischen Zusammenhängen höchstens eine Nebenrolle.¹⁸² Reaktionen vonseiten deutscher PolitikerInnen betonten anders als in vorherigen Jahrzehnten nicht das Überwinden der Katastrophe, sondern räumten dem Ermessen der Folgen Zeit ein, während Mitgefühl und persönlichen Emotionen ein höherer Stellenwert beigemessen wurde.

Zäsur Eschede. Politischer Stillstand und Wettlauf zum Katastrophenort

Anders als nach dem Flugtagunglück von Ramstein befanden sich die deutschen PolitikerInnen nicht in einer schwierigen Position, denn eine Mitverantwortung seitens der Politik stand nicht zur Debatte. In erster Linie demonstrierten Politiker des Bundes und der Länder Betroffenheit und versuchten, der Katastrophe mit symbolischen politischen Handlungen einen Rahmen zu geben. Dass eine so große Zahl an hochrangigen PolitikerInnen dem Unglück Aufmerksamkeit zollte und zur Trauerfeier nach Eschede reiste, machte die bundesweite Tragweite deutlich und maß dem Unglück zugleich eine gesteigerte Bedeutung zu.

Hierin zeigt sich eine zentrale Entwicklung am Ende des 20. Jahrhunderts hinsichtlich des Umgangs mit Katastrophen. Anders als in den früheren Fallstudien wird am Beispiel Eschede deutlich, dass die Betonung von Mitgefühl und der symbolische Ausdruck der Anteilnahme einen größeren Stellenwert besaßen. In früheren Jahrzehnten waren die Reaktionen von offizieller Seite vor allem auf praktische Maßnahmen der Bewältigung ausgelegt, die die Folgen

181 Das ICE-Projekt wurde mit 44 Mio. DM vom Ministerium für Forschung und Technologie gefördert. Vgl. Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller, Vorwort, in: dies. (Hrsg.), ICE. Zug der Zukunft, Darmstadt 1985, S. 5.

182 Erwähnung fand eine amerikanische Verletzte in der Presseberichterstattung. Später wurde Klage vor einem US-amerikanischen Gericht gegen die DB eingelegt, da eine US-Bürgerin zu Schaden gekommen war und sich die rechtlichen Grundlagen der US-Justiz von den deutschen zugunsten von Opfern unterschieden. Vgl. Kap. 5.4.

bekämpfen sollten. Spätestens aber im Falle der ICE-Katastrophe zeigte sich, dass PolitikerInnen Anteilnahme und das Ermessen der Katastrophe durch spezifische Zeit-Praktiken ausdrückten. Der Katastrophe wurde Zeit eingeräumt, sodass ihre Folgen in der medialen und allgemeinen öffentlichen Wahrnehmung rezipiert werden konnten. In diesem Zuge wurden von PolitikerInnen weniger das Überwinden der Katastrophe und ein Blick in die Zukunft betont, sondern zunächst das Ausmaß der Katastrophe berücksichtigt.

Der Unfall sollte eine *Zäsur* markieren, einen Einschnitt in das Leben auch aller Unbeteiligten, ein Innehalten, um das Sterben oder Leiden der Opfer nicht selbst alltäglich erscheinen zu lassen. Sehr deutlich wurde dies beispielsweise durch die Unterbrechung des politischen Tagesgeschäfts kommuniziert. Was nach dem Flugtagunglück von Ramstein zwar auch angedeutet wurde, aber aufgrund der losbrechenden Debatten nicht gelang, konnte nach dem ICE-Unglück zumindest teilweise symbolisch durch die Absage von Veranstaltungen auf verschiedenen politischen Ebenen und durch explizite Absichtserklärungen vermittelt werden.¹⁸³ Durch eine Unterbrechung der normalen Handlungsabläufe wurde Anerkennung des Unglücks als besonderes Ereignis zum Ausdruck gebracht. Zwar war die Absage von Veranstaltungen nach derartigen Ereignissen keine neue Erscheinung, doch waren das Ausmaß der Absagen vor allem hinsichtlich politischer Termine und die explizite Betonung der Pietätsgründe auffallend. Der niedersächsische Landtagspräsident Rolf Wernstedt empfand die Notwendigkeit, einen »Einschnitt markieren« zu müssen.¹⁸⁴ »Wir müssen uns Gedanken zur Choreografie machen. Zum Parlamentarismus gehört naturgemäß der profilierte Streit. Dieser paßt aber nicht, wenn wir zuvor den Opfern der Bahnkatastrophe unser Beileid ausgesprochen haben.« Wernstedt machte damit zweierlei deutlich: Ihm war die Notwendigkeit, Betroffenheit zum Ausdruck zu bringen, ebenso bewusst wie der performative Charakter der Handlungen im Kontext der Katastrophe.

Bundeskanzler Helmut Kohl brach seinen Aufenthalt in Italien ab und reiste nach Eschede.¹⁸⁵ Der niedersächsische Ministerpräsident und Kanzler-

183 Vgl. Gerhard Schröder lässt die Bibel sprechen. Nach dem Tod in Eschede bekam der SPD-Landesparteitag in Oldenburg eine andere Dramaturgie, in: Südkurier vom 8. 6. 1998; Für einen halben Tag hält die Politik inne, in: Oranienburger Generalanzeiger vom 9. 6. 1998; Schröder: »Jetzt muß Ruhe sein mit der Politik«, in: Wilhelmshavener Zeitung, 8. 6. 1998; Die Tragödie von Eschede macht die SPD sprachlos, in: Stuttgarter Zeitung vom 8. 6. 1998; Nach 72 Minuten ist alles erledigt, in: Potsdamer Neueste Nachrichten vom 8. 6. 1998; vgl. Herzog setzt Trauerfeier an, in: Osnabrücker Zeitung vom 9. 6. 1998; Der Landtag gedenkt der Opfer, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 11. 6. 1998.

184 Vgl. Gerhard Schröder lässt die Bibel sprechen.

185 Die ICE-Waggons schieben sich haushoch ineinander, in: Badische Zeitung vom 4. 6. 1998.

kandidat der SPD, Gerhard Schröder, ließ den außerordentlichen Landesparteitag der niedersächsischen SPD um die Redebeiträge kürzen und auf die Wahl der Landesliste beschränken: »Jetzt muß Ruhe sein mit der Politik«, wurde Schröder in diesem Zusammenhang zitiert.¹⁸⁶ Als Ministerpräsident des Bundeslandes, in dem sich die Katastrophe ereignet hatte, war pietätvolles Handeln seinerseits besonders gefragt. Darüber hinaus stand er auch als Kanzlerkandidat unter intensiver Beobachtung der Medien.¹⁸⁷ Der niedersächsische Landtag verschob seine fünfte Plenarsitzung am 10. Juni und wohnte einem Gedenkgottesdienst für die Opfer bei.¹⁸⁸ Auch die Bahn verschob mehrere Veranstaltungen, wie den Ersten Spatenstich zu einem neuen ICE-Tunnel.¹⁸⁹

Obgleich die Politik im Angesicht der Katastrophe und ihrer Opfer für einige Zeit ruhen sollte, wurde der Wahlkampf zur anstehenden Bundestagswahl im September 1998 auf anderer Ebene fortgeführt, die zugleich Zuwendung und die Erfassung des Ausmaßes der Katastrophe demonstrieren konnte: Besuch kündigte sich für den 4. Juni in Eschede an. Kurz hintereinander reisten sowohl Gerhard Schröder als auch Bundeskanzler Helmut Kohl an den Unglücksort. Die *Rhein-Neckar-Zeitung* spekulierte, Schröder habe den Zeitpunkt am Morgen gewählt, um so dem Besuch des Konkurrenten zuvorzukommen.¹⁹⁰

Beide Politiker sprachen mit örtlichen Vertretern der Gemeinde und der Einsatzkräfte vor Ort, um, so Kohl, Hilfe zu bringen und um Trost zu spenden.¹⁹¹ Allerdings bezog sich dies eher auf die Rettungs- und Bergungsmannschaften und weniger auf die Verletzten und Angehörigen, mit denen die beiden Politiker das Gespräch am Tag der Katastrophe in Eschede nicht

186 Vgl. exemplarisch: Schröder: »Jetzt muß Ruhe sein mit der Politik«.

187 Vgl. Frank Brettschneider, Kohls Niederlage: Kandidatenimages und Medienberichterstattung vor der Bundestagswahl 1998, in: Peter Winterhoff-Spurk, Michael Jäckel (Hrsg.), Politische Eliten in der Mediengesellschaft. Rekrutierung, Darstellung, Wirkung, München 1999, S. 65-103.

188 Niedersächsischer Landtag, Stenografischer Bericht über die 5. Sitzung, Hannover am 10. Juni 1998, S. 264.

189 Vgl. Trauer um Bahnopfer, in: Altmark Zeitung vom 5. 6. 1998.

190 Kanzler und Kandidat auf »Katastrophenbesuch«, in: Rhein-Neckar-Zeitung vom 5. 6. 1998; Beim Katastrophenbesuch, in: Main-Echo vom 5. 6. 1998. Die besondere Zuspitzung des Wahlkampfes 1998 auf die Persönlichkeiten der beiden Kandidaten stellt Christina Holtz-Bacha fest. Christina Holtz-Bacha, Bundestagswahlkampf 1998 – Modernisierung und Professionalisierung, in: dies. (Hrsg.), Wahlkampf in den Medien – Wahlkampf mit den Medien. Ein Reader zum Wahljahr 1998, Opladen, Wiesbaden 1999, S. 9-23.

191 Vgl. exemplarisch: Kohl spricht von »fürchterlicher Katastrophe«. Schröder mit versteinerten Miene am Unfallort, in: Cellesche Zeitung vom 5. 6. 1998.

suchen konnten. »Wo man denn nachher die Photos machen könne«, habe Kanzler Kohl gefragt und so seine Absichten deutlich gemacht, berichtete ein Journalist der *Zeit*.¹⁹² Fotografien vor dem Hintergrund des Zugwracks legten Engagement und Einsatz für Opfer und die Rettungskräfte nahe.

Die bildliche Darstellung der Bewerber um das Kanzleramt am Katastrophenort war Imagepolitik. Gerhard Schröder ließ sich beim Besteigen des Bahndammes aufnehmen und demonstrierte damit körperlichen Einsatz.¹⁹³ Er hob sich damit deutlich von seinem Konkurrenten ab, dessen stabile Körperlichkeit trotz einiger Konflikte im Zusammenhang mit seiner medialen Darstellung in der Vergangenheit zum Ausdruck von Beständigkeit geworden war.¹⁹⁴ Ein zentrales politisches Thema des Wahljahres 1998 war die Suche nach der Lösung für Arbeitslosigkeit – ein Problem, das Ideen und die Entschlossenheit zum Handeln voraussetzte.¹⁹⁵ Schröder griff in gewisser Weise das ikonische »Anpacker-Image« Helmut Schmidts auf, der als Hamburger Bürgermeister in Gummistiefeln zum Koordinator der Flutkatastrophe 1962 avanciert war.¹⁹⁶

An anderer Stelle allerdings wurde mit der kühlen, rationalen Präsentation, die Schmidt seinerzeit ausgezeichnet hatte, gebrochen.¹⁹⁷ Ein weiteres Bild zeigte Schröder an den Wrackteilen entlanggehen. Mehrere Bilder dieser Reihe wurden abgedruckt, auf einem hält sich der Kanzlerkandidat die Hand vor den Mund – eine Geste, die von einigen Zeitungen als Ausdruck des Schreckens, von anderen als Reaktion auf die sommerliche Hitze interpretiert oder auch gar nicht kommentiert wurde.¹⁹⁸ Auch von Helmut Kohl fand sich eine Aufnahme mit der Hand im Gesicht. Diese Zuschreibung von Emotionen oblag in diesem Fall den TexterInnen der Bildunterschriften.

192 Börer, Drieschner, »Wirklich optimal gelaufen«.

193 Vgl. Abbildung 13. Dieses Image zeigt auch Frank Brettschneider auf, der Schröder eine positivere Wahrnehmung als dynamischerer Kanzlerkandidat in der Bevölkerung und in den Medien als Kohl nachweist. Vgl. Brettschneider, Kohls Niederlage, S. 73, S. 96.

194 Vgl. Uwe Pörksen, Logos, Kurven, Visiotype, in: Ute Gerhard, Jürgen Link und Ernst Schulte-Holtey (Hrsg.), Infografiken, Medien, Normalisierung. Zur Kartografie politisch-sozialer Landschaften [= Diskursivitäten. Literatur, Kultur, Medien, Bd. 1], Heidelberg 2001, S. 63-76; vgl. urteilend dazu: Jürgen Leinemann, Das letzte Gefecht, in: Der Spiegel 11 (1998).

195 Vgl. Frank Brettschneider, Kohls Niederlage, S. 72.

196 Vgl. Gunter Hofmann, Helmut Schmidt. Soldat, Kanzler, Ikone, München 2015, S. 132-134. Vgl. ausführlicher: Hartmut Soell, Helmut Schmidt, 1918-1969. Vernunft und Leidenschaft, München⁴ 2011, S. 381-393.

197 Zur Beschreibung des Images Schmidts vgl. Soell, Helmut Schmidt, S. 381-393.

198 Vgl. die Berichterstattung vom 5. 6. 1998, exemplarisch: Aachener Nachrichten, Butzbacher Zeitung, Chemnitzer Morgenpost, Deister- und Weserzeitung, Berliner Morgenpost.



Abb. 6: Besuch am Unfallort: Schröders Geste wurde vielfältig interpretiert – AKG2705377 akg-images / picture-alliance / dpa

Weitere Aufnahmen zeigten den Bundeskanzler im Gespräch mit dem Kreisbrandmeister, eine Hand auf dessen Arm gelegt. Eine Geste, die als Geste des Trostes und der Zuwendung verstanden wurde.¹⁹⁹

Persönliches Mitgefühl und Erschütterung über das Unglück wurde zu mehreren Gelegenheiten deutlich gemacht: Sowohl von den Politikern selbst als auch von den Medien wurden Emotionen wie Bedauern, Erschrecken und Leid signalisiert und betont.²⁰⁰

Am Tag nach der Katastrophe hatte sich Kohl in diesem Sinne bereits geäußert und betonte in einer Pressemeldung Betroffenheit bis hin zur Sprachlosigkeit: »Ich stehe, wie wir alle in Deutschland, unter dem Eindruck dieses furchtbaren Geschehens. Eigentlich fehlen einem die Worte in diesem Augenblick, um ein Wort des Trostes für die Angehörigen zu sagen.«²⁰¹ In einer Reportage für den *Tagesspiegel* registrierte die Schriftstellerin und Journalistin Jana Simon diese intensive Betonung von Emotionen, betrachtete diese aber anders als die meisten Tageszeitungen eher als oberflächliche Bekenntnisse. Sarkastisch bemerkte sie: »Schröder erzählt etwas von ›Mitgefühl‹, ›Trauer‹, dem ›übermenschlichen Einsatz der teilweise über tausend Hilfskräfte‹ und sagt unbürokratische Hilfe zu. Sein Wahlkampfgegner Kohl kommt einige Stunden später und stellt fest, daß es traurig ist,

199 Vgl. exemplarisch: Bruch am ICE ein Rad?, in: Hamburger Abendblatt vom 5. 6. 1998; Kanzler Kohl: »Wir sind hier, um zu helfen«, in: Welt am Sonntag vom 5. 6. 1998.

200 Vgl. Nord-Schau, NDR, gesendet am 4. 6. 1998.

201 Dpa-Meldung zitiert nach: »Lieber Gott, warum mußte das geschehen?«, in: Allgäuer Zeitung vom 5. 6. 1998; ebenso in: Stimmen zum Unglück, in: Der Tagesspiegel vom 5. 6. 1998.

wenn ein Mann seine Frau verliert und umgekehrt.«²⁰²

Auch Helmut Kohl blieb den MedienvertreterInnen die staatsmännischen Bilder nicht schuldig. Ihn konnten die LeserInnen der Zeitungen am nächsten Tag feldherrngleich auf dem noch intakten Teil der Brücke, direkt über dem Zugwrack inmitten seiner vornehmlich männlichen Entourage stehend sehen. Anders als Schröder, der sich auf Augenhöhe mit der Katastrophe – den Trümmern und dem Tätigkeitsfeld der Einsatzkräfte – begeben hatte, überblickte Kohl die Unfallstelle. Ausgewählt und abgedruckt hatten die Redaktionen in der Regel eine Szene, in der Kohl auf einen unbestimmbaren Punkt deutet, was eine Position als informierten Befehlshaber heraushob. Wie der Kommunikationswissenschaftler Frank Brettschneider hervorhebt, wurde Helmut Kohl vor der Wahl 1998 in der Bevölkerung als »Manager«-Persönlichkeit betrachtet.²⁰³

Obgleich keiner der beiden an der Bergungsaktion dieses Tages mitwirkte, konnten beide eine Beteiligung zumindest bildlich nahelegen. Diese Besuche waren den Opfern keine Hilfe, werteten den Unfall und seine Auswirkungen aber dennoch öffentlichkeitswirksam in seiner gesellschaftlichen Bedeutung auf.



Abb. 7: Eine andere Perspektive: Helmut Kohl besucht die zerstörte Brücke. – AKG2711762 akg-images / picture-alliance / dpa

202 Menschen und Seelen verarzten, in: Der Tagesspiegel vom 5. 6. 1998.

203 Vgl. Frank Brettschneider, Kohls Niederlage, S. 73.

Der »moderne Alptraum«. Zur Deutung einer sinnlosen Katastrophe

Eine offizielle Trauerfeier als Staatsakt für die Opfer des ICE-Unglücks fand am 21. Juni 1998 knapp drei Wochen nach dem Unglück statt.²⁰⁴ Die Trauerfeier war in erster Linie, wie auch bei den anderen Katastrophen festzustellen war, eine politische Veranstaltung. Das Ansinnen, den Gottesdienst in der Celler Stadtkirche statt in der Kirche Eschedes abzuhalten, rief Proteste seitens der Escheder BürgerInnen hervor.²⁰⁵ Das Unglück war in Eschede geschehen, die Escheder BürgerInnen hatten das Leid und das Grauen miterlebt und nach diesem Empfinden sollte der Gottesdienst auch dort stattfinden, wo die Menschen gelitten hatten.²⁰⁶ Die zahlreichen hochprominenten Trauergäste und etwa 230 Angehörige und Überlebende wären jedoch nicht sämtlich in der Escheder Kirche unterzubringen gewesen.²⁰⁷ So wurde die Veranstaltung zweigeteilt: Der Trauerfeier in Celle schloss sich ein Trauerzug durch Eschede mit einer zweiten Ansprache des Bundespräsidenten Roman Herzog an.²⁰⁸

Wie bereits nach dem Flugtagunglück von Ramstein standen die anwesenden PolitikerInnen im Zentrum der Veranstaltung. Die ersten Reihen der Kirchenbänke waren für sie reserviert, und auch der Trauerzug durch Eschede wurde von ihnen angeführt.²⁰⁹ Verletzte und Hinterbliebene spielten dagegen keine aktive Rolle bei der Gestaltung der Trauerfeier. Ein Hinterbliebener sagte später in einem Interview, er habe an der Trauerfeier nicht teilgenommen, da er die Rolle der Betroffenen eher als »Staffage für die Staatsspitze« auffasste.²¹⁰ Auch hier stellen sich die Fragen, inwiefern sie

204 Vgl. exemplarisch die detaillierte Berichterstattung der Celleschen Zeitung: Mit den Gedanken ganz nah bei den Toten, doch für jeden Hinterbliebenen bleibt ein unstillbarer Schmerz, in: Cellesche Zeitung vom 22. 6. 1998; vgl. Hundert Kerzen für hundert Tote, in: Der Tagesspiegel vom 22. 6. 1998; Trost für Angehörige und Helfer, in: Die Welt vom 22. 6. 1998.

205 Vgl. »Angehörige der Opfer müssen in einem kirchlichen Raum versammelt sein«, in: Cellesche Zeitung vom 10. 6. 1998. Andererseits wurde auch von Stimmen berichtet, die eine Trauerfeier in Eschede ablehnten. Vgl. die ähnlich lautenden Berichte: Viele Escheder Bürger sehnen sich nach Ruhe, in: Landeszeitung vom 20. 6. 1998; In Herzen bleiben Trümmer, in: Neue Westfälische vom 20. 6. 1998; »Trümmer in den Herzen bleiben«, in: Nordsee-Zeitung vom 20. 6. 1998; Am Sonntag zentrale Trauerfeier, in: Wiesbadener Kurier vom 20. 6. 1998; Auf der Altartreppe brannten 100 weiße Kerzen, in: Berliner Morgenpost vom 21. 6. 1998.

206 Vgl. »Angehörige der Opfer müssen in einem kirchlichen Raum versammelt sein«.

207 Vgl. ebd.; vgl. auch: Auf dem Altar brannten 100 weiße Kerzen.

208 Vgl. »Angehörige der Opfer müssen in einem kirchlichen Raum versammelt sein«.

209 Vgl. die namentliche Vorstellung der Trauergäste in den ersten Reihen. Videoaufnahmen von den zentralen Trauerfeierlichkeiten am 21. Juni 1998 in Celle und Eschede, ARD, gesendet am 21. 6. 1998, 11 Uhr, in: GemA Eschede, SM 17-17.

210 Vgl. Ki, die Reportage. Leben nach der Katastrophe.

vom Unglück körperlich oder seelisch überwältigt waren und inwiefern sie die Chance dazu bekamen, sich und eigene Ideen einzubringen. Allerdings kamen während des Gottesdienstes erstmals auch Rettungskräfte zu Wort – Menschen, die Zeugen des Unglücks waren und an den Eindrücken zu tragen hatten.²¹¹

Die Deutung des Unglücks, die in den beiden Reden des Bundespräsidenten deutlich wurde, zeichnete das Bild einer Katastrophe, die unerwartet und in hohem Maße entsetzlich für sämtliche Beteiligten und die gesamte Bundesrepublik war. Den Tod im ICE bezeichnete Herzog als »plötzlichen Unfalltod«, der die Toten ihren Hinterbliebenen »scheinbar sinnlos entrissen« hatte.²¹² Er wünschte diesen, einen Weg finden zu können, mit dem Verlust leben zu können.²¹³ Weitere Implikationen ergaben sich für Herzog nicht, vielmehr schienen der Unfall und seine Folgen etwas zu sein, das akzeptiert werden musste. Dass sich Fragen nach Verantwortlichkeiten stellen könnten, hielt er für unwahrscheinlich: »Gerade weil hier – soweit wir wissen – ›nur‹ ein winziges technisches Detail versagt hat und wir wohl keine subjektive menschliche Schuld festmachen können, haben wir die Katastrophe von Eschede als einen modernen Alptraum erlebt.«²¹⁴ Die Katastrophe war nach dieser Deutung unvorhergesehen, entstammte den Eigenheiten der Technik beziehungsweise dem Versagen eines »winzigen technischen Details« und übertraf hinsichtlich der Folgen jede Vorstellungskraft.²¹⁵ Zugleich war eine derartige Katastrophe nach Ansicht Herzogs ein Teil des modernen Lebens. Darüber hinausgehende Normalisierungsversuche lassen sich nicht feststellen. Mit seiner Feststellung verwies er die Katastrophe trotz aller Wahrnehmung des Schreckens in den Bereich des Möglichen und somit des Normalen:

Die moderne Technik gibt uns viel Lebenserleichterung und sie gibt uns viel Lebenssicherheit. Aber wie jede menschliche Hervorbringung wird die Technik niemals unfehlbar sein. Wer sie nutzt, muß auch mit ihren Risiken rechnen. Täglich benutzen wir Autos, Züge oder Flugzeuge und vergessen allzu oft – auch ich –, daß wir eigentlich für jede glückliche Landung, für jede glückliche Ankunft dankbar sein müßten.²¹⁶

211 Vgl. die Lesung eines Feuerwehrmanns in: Videoaufnahmen von den zentralen Trauerfeierlichkeiten am 21. Juni 1998 in Celle und Eschede.

212 Vgl. Ansprache des Bundespräsidenten Roman Herzog anlässlich der Trauerfeier für die Opfer der Zugkatastrophe von Eschede in der Stadtkirche zu Celle am 21. Juni 1998, S. 2.

213 Vgl. ebd.

214 Ebd.

215 Ebd.

216 Ebd., S. 3.

Diese Deutung allerdings wies jede Möglichkeit der menschlichen Verantwortung zurück und ließ eine Problematisierung von Systemen und Organisationsformen, wie sie beispielsweise ein Unternehmen wie die Deutsche Bahn aufwies, nicht zu. Zugleich wies sie damit den Toten und Verletzten keine Bedeutung zu, außer tragische Opfer eines zufälligen Unfalls geworden zu sein. Aus der Opferwerdung ließ sich kein Sinn ableiten. Die Mahnung an menschliche Hybris und Vergänglichkeit war eine für das ICE-Unglück und seine Ausmaße unspezifische Botschaft.

Ein Abschluss der Katastrophe, so bemerkte Herzog, könne die Trauerfeier für die Überlebenden und die Hinterbliebenen nicht sein, da die Erinnerung, die »körperlichen, teilweise sehr schweren Verletzungen« und die »seelischen Qualen des Erlebten« noch anhalten würden.²¹⁷ Insbesondere die Errichtung der Gedenkstätte und die Veranstaltungen zu den Jahrestagen zeigten, dass der weitere Umgang mit der Katastrophe nicht vom Abschließen, sondern vom Erinnern an die Katastrophe geprägt war (vgl. Kapitel 5,6).

*Wo war Gott in Eschede?
Theologische »Verstehenslücken«, Theodizee und Technodizee*

Die Katastrophe warf trotz oder gerade aufgrund derartiger Deutungen die Frage nach weiteren Erklärungen auf. Interpretationen vonseiten der Politik, von Ingenieuren oder als Experten herangezogenen Kommentatoren waren in der Regel bar jeder metaphysischen Verortung des Unglücks und seiner Opfer. Die Suche nach Sinngebung jenseits von technischen Abläufen und juristischen Beweisführungen hatte eine Zuwendung zu christlich-religiösen Deutungen zur Folge. Im Vergleich zu anderen Katastrophen hatte die ICE-Katastrophe keine höhere Anzahl an Gottesdiensten zur Folge, doch wurden diese vor allem von den Fernsehsendern verstärkt aufgegriffen und übertragen. Religiöse Deutungen konnten im Falle des Unerklärlichen Verbindungen zwischen Mensch, Technik, Unfall und Metaphysischem aufzeigen, wenngleich auch diese keine abschließenden Antworten bieten konnten.

Zugleich war der kirchliche Kontext auch ein Raum, in dem über Trost und Zuflucht, über Tod und Schmerz gesprochen werden konnte. Die kirchliche Trauerfeier am 21. Juni kommentierte ein Sprecher während der Live-Übertragung. »Gerade in außergewöhnlichen Situationen wie Eschede zeigt sich die Stärke der Kirche: Trost für Angehörige, Halt für die Helfer«, machte

217 Ansprache des Bundespräsidenten in Eschede am 21. Juni 1998, in: GemA Eschede, SM 17-12, S. 1.

er deutlich.²¹⁸ Die ICE-Katastrophe wurde außerdem zu einem Anlass für eine Auseinandersetzung mit der Theodizee-Frage: Wie konnte ein gütiger und allmächtiger Gott solch eine Katastrophe tolerieren oder gar geschehen lassen?

Die kirchlich-religiöse Thematisierung der Katastrophe wurde medial aufgegriffen. Ein Gottesdienst kurz nach der Katastrophe in der Escheder Kirche wurde ebenso vom Fernsehen übertragen wie kirchliche Trauergottesdienste in München und Hamburg und die kirchliche Trauerfeier zum Staatsakt am 21. Juni.²¹⁹ Sie wurde darüber hinaus zum Thema verschiedener theologischer Reflektionen in zahlreichen Publikationen.

Auch die Predigten und Reflektionen, die sich mit dem Unglück befassten, legten sich nicht auf Erklärungen der Katastrophe fest. Die Interpretation einer Mahnung an die Menschen, dass »nicht alles machbar ist« und dass sie »das eigene Versagen zu erkennen« haben, war eine eher randständige Position, die einen Tag nach der Katastrophe in der Predigt des ökumenischen Gottesdienstes in Eschede vertreten wurde.²²⁰ Dass ein zorniger Gott sich an den Menschen rächen wolle, sei, so die Überlegungen des habilitierten Theologen und Pfarrers Wolfgang Vögele, nicht mit der christlichen Theologie vereinbar.²²¹ Viel eher stelle sich die Frage, warum ein allmächtiger Gott das ICE-Unglück geschehen ließ.²²² In diesem Zusammenhang zitierte er den Landesbischof der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Bayern Hermann von Loewenich. In seiner Predigt bei der Trauerfeier in München fand dieser keine Antwort auf diese Frage: »Alle Erklärungsversuche, die wir anstellen, enden in Sprachlosigkeit. [...] Wir stehen vor Rätseln des Lebens und sind fassungslos. Wir stehen vor einem unbekannten Gott, der sein gütiges Antlitz vor uns verbirgt.«²²³ Diese »Verstehenslücke« ließ sich nach Vögele nur durch die Unergründlichkeit Gottes erklären.²²⁴ Die Notwendigkeit von Erklärungen war Vögele dabei bewusst: »Trauernde haben oft ein dringendes Bedürfnis nach einem plausiblen, möglichst einsichtigen Erklärungsmuster, das den Tod oder die Verletzung

218 Videoaufnahmen von den zentralen Trauerfeierlichkeiten am 21. Juni 1998 in Celle und Eschede, ARD, gesendet am 21. 6. 1998, 11 Uhr, in: GemA Eschede, SM 17-17.

219 Videoaufnahmen von einem ökumenischen Gottesdienst am 4. Juni 1998 für die Opfer des ICE-Unglücks vom 3. Juni 1998, Phoenix und Westdeutscher Rundfunk, gesendet am 4. 6. 1998, in: GemA Eschede, SM 17-19; Videoaufnahmen von den zentralen Trauerfeierlichkeiten am 21. Juni 1998 in Celle und Eschede.

220 Vgl. Videoaufnahmen von einem ökumenischen Gottesdienst am 4. Juni 1998 für die Opfer des ICE-Unglücks, 4. Juni 1998.

221 Vgl. Wolfgang Vögele, *Zivilreligion, Katastrophen und Kirchen* [= EWZ-Texte, Bd. 189], Berlin 2007, S. 46.

222 Vgl. ebd.

223 Bischof Loewenich in seiner Predigt zur Trauerfeier in München, zitiert nach Vögele, *Zivilreligion*, S. 46.

224 Vgl. ebd.

eines geliebten Menschen in irgendeiner Weise ›verständlich‹ macht.«²²⁵ Besonders schwierig sei dies aber in Fällen wie der Katastrophe, da es keine eindeutigen Täter oder Schuldigen gäbe, wie es bei einem Mordfall der Fall sei.²²⁶ Zwei Ebenen besaß diese Frage nach Erklärungen für Vögele: eine religiöse und eine technische.

Die Frage nach der technischen Seite beziehungsweise nach Verantwortlichkeiten thematisierten die Predigten im Juni 1998 erwartungsgemäß nicht. Einzig der Landesbischof Horst Hirschler von der Evangelisch-Lutherischen Landeskirche Hannover verwies auf eine mögliche menschliche Seite der Katastrophenursache. »Wir denken auch an diejenigen bei der Bahn: In der Technik, in der Wissenschaft, die in großer Verantwortlichkeit wirken und die sich doch mit der Frage quälen: welche Mitverantwortung muss ich mir aufs Gewissen fallen lassen?«²²⁷ »Wo war Gott in Eschede?«, fragten Hirschler und Bischof Joseph Hohmeyer aus dem Bistum Hildesheim bei der Trauerfeier, ohne eine rechte Antwort zu finden. Den größten Teil der Predigten widmeten sie den Toten und den Hinterbliebenen. So erinnerten sie die Anwesenden jeweils an den Schmerz und das Vermissen und verwiesen auf die Hoffnung der Auferstehung, die »Liebe Gottes« im Tod und auf Parallelen zur Passion Christi.²²⁸ Ob dies für die Hinterbliebenen ein wirklicher Trost sein könne, stellte Hohmeyer selbst in Frage.²²⁹

Für das Pastorenehepaar Almut und Christoph Künkel stellte sich die Theodizeefrage in den Tagen und Wochen nach der ICE-Katastrophe. Beide waren als Seelsorgende nach Eschede gekommen und hatten das Leiden und Sterben miterlebt.²³⁰ Die Frage danach, wie ein gütiger Gott so etwas zulassen konnte, stellten ihnen in der Folgezeit der Katastrophe viele Menschen.²³¹ Vor Ort, stellten sie fest, sei dies für die Beteiligten, die Verletzten und die Rettungskräfte nicht ausschlaggebend gewesen.²³² Vielmehr seien dort menschliche Nähe und Zuwendung, ein Gebet oder ganz praktische Hilfe gefragt gewesen.²³³ Die Frage danach, wo Gott in diesem Moment sei, stellte sich dabei nicht.

225 Ebd.

226 Vgl. ebd., S. 45.

227 Videoaufnahmen von den zentralen Trauerfeierlichkeiten am 21. Juni 1998 in Celle und Eschede.

228 Ebd.

229 Ebd.

230 Almut Künkel, Christoph Künkel, Reden von Gott, obgleich er selbst schweigt. Erfahrungen aus der ICE-Katastrophe von Eschede, in: Schlüsselerfahrungen. Jahrbuch der Religionspädagogik, Bd. 16, Neukirchen-Vluyn 2000, S. 123-131.

231 Vgl. ebd., S. 127.

232 Vgl. ebd., S. 128.

233 Vgl. ebd.

Dass die Anwesenheit von Seelsorgern in Eschede eher unter psychologischen Aspekten denn unter seelsorgerischen und religiösen Gesichtspunkten gesehen wurde, stellte der Bericht der Landessynode der Evangelisch-Lutherischen Landeskirche Hannover fest.²³⁴ Der Bericht thematisierte einmal mehr, wie Gott derartige Unfälle zulassen konnte, und konkretisierte dies: Inwiefern wirkte Gott auf Materialermüdung ein?²³⁵ Dahinter stand die Frage, inwiefern Gott auf Technik einwirkte. Dies sei eine Frage nach menschlichem Geschick »mit und unter dem verantwortlichen und auch unverantwortlichen Tun des Menschen und den damit verbundenen oder manchmal unabhängigen schicksalhaften Verknüpfungen, auf die wir kaum Einfluss haben.«²³⁶ Damit verwies der Autor auf das kontingente Funktionieren der Technik und die Abhängigkeit der Techniknutzenden vom verantwortungsvollen Handeln der Konstrukteure und Betreiber, obgleich selbst das keine vollständige Sicherheit bieten könne.

Das Wirken Gottes in Bezug auf menschengemachte Technik war ein Problem, das der Philosoph Hans Poser in seiner 2011 erschienenen Publikation mit dem Begriff *Technodizee* beschrieb. Posers Philosophie war vom Denken Gottfried Wilhelm Leibniz' geprägt.²³⁷ Er führte die Theodizee zunächst zurück auf die Frage, weshalb es Leid und Gefahr in der Welt eines allmächtigen Gottes geben dürfe.²³⁸ Als Begründung führte er verschiedene in der Theodizee diskutierte Positionen an, hob aber neben der gegenseitigen Existenznotwendigkeit von Gut und Böse die Entscheidungs- und Handlungsfreiheit des Menschen in der Welt hervor.²³⁹ Um die bestmögliche Welt zu erhalten, mussten auch ihre Schattenseiten existieren. Ebenso verhielt es sich für Poser mit der menschlichen Technik: Vom unvollkommenen Menschen geschaffen, war auch sie unvollkommen und konnte trotzdem zum Wohle der Menschheit existieren.²⁴⁰ Diese Möglichkeiten eröffneten sich um den Preis von Gefahren und menschlichen Leben.²⁴¹

Diese Publikation eröffnete dreizehn Jahre nach der Katastrophe und unter dem Eindruck neuer, zwischenzeitlich eingetretener technischer Katastrophen

234 22. Bericht, 22. Landessynode der Evangelisch-lutherischen Landeskirche Hannovers, VI. Tagung, 10.-13. Juni, in: Horst Hirschler (Hrsg.), *Im Lichte des Evangeliums. Bischofsberichte von 1988 bis 1999*, Hannover 2004, S. 545-S. 553, hier S. 546.

235 Vgl. ebd., S. 547.

236 Ebd.

237 Hans Poser, *Von der Theodizee zur Technodizee. Ein altes Problem in neuer Gestalt* [= Hefte der Leibnitz-Stiftungsprofessur, Bd. 2], Hannover 2011.

238 Vgl. ebd. S. 12, S. 15-19.

239 Vgl. ebd.

240 Vgl. ebd., S. 19-24.

241 Vgl. ebd.

eine gedankliche Perspektive auf das grundlegende Problem. In den ersten Tagen und Wochen aber blieb den KirchenvertreterInnen kaum mehr, als das Leid und das Tragische der Katastrophe hervorzuheben, es anzuerkennen und auf Gottvertrauen zu verweisen. Konkrete Deutungsangebote formulierten sie nicht. Dieser Befund verdeutlicht ein weiteres Mal das Entstehen eines Sinnvakuums. Die Toten und Verletzten wurden nur noch geringfügig oder gar nicht mehr für bestimmte Deutungen vereinnahmt. Zugleich aber stellten sich weiterhin die Fragen nach Sinnzuschreibungen und Erklärungen jenseits des tragischen, aber sinnlosen Todes beziehungsweise Leidens. Hoffnungen, zumindest die Fragen nach irdischer Verantwortung aufklären zu können, waren für die Betroffenen und die MedienvertreterInnen mit dem Strafverfahren zur Katastrophe verbunden.

5.4 An den Grenzen der juristischen Bewältigung

»Sind Katastrophen wie das Zugunglück von Eschede – oder der Düsseldorfer Flughafenbrand, das Zugunglück von Brühl oder das Bergbahn-Desaster von Kaprun – von der Strafjustiz nicht zu bewältigen?«, fragte Gisela Friedrichsen, Gerichtsreporterin des *Spiegel*, im April 2003.²⁴² Friedrichsen wies mit ihrem Kommentar zum Prozess um das Zugunglück auf einen grundlegenden Problemkomplex hin: Die Feststellbarkeit von Schuld im Falle des Versagens von Hochtechnologie. Bald nach dem Unfall war die eigentliche Unfallursache – der gebrochene Radreifen – erkennbar geworden.²⁴³ Weshalb er brechen und die Katastrophe auslösen konnte, blieb unbeantwortet. Im Strafprozess, den die Erste Strafkammer des Landgerichts Lüneburg vom 28. August 2002 bis zum 8. Mai 2003 verhandelte, waren drei Ingenieure wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung angeklagt. Das Verfahren wurde nach 55 Verhandlungstagen eingestellt.²⁴⁴

Das »Eschede-Rad« und die Kollision von Wissensformen im Gerichtssaal

Die Beurteilung von Schuld und Verantwortung für das Funktionieren und das »Scheitern« von Technik ist historisch wandelbar und musste stets sozial ausgehandelt werden. Die Urteilsbildung im Falle technischer Katastrophen

242 Gisela Friedrichsen, Wenn Schuld zu komplex wird. Kommentar, in: SpiegelOnline vom 26. 4. 2003, [<https://www.spiegel.de/panorama/kommentar-wenn-schuld-zu-komplex-wird-a-246359.html>], letzter Zugriff am 30. 11. 2025.

243 Kühlwetter, Solnercyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, S. 13.

244 Vgl. ebd., S. 64.

war und ist aus mehreren Gründen derart schwierig, dass juristische »Schuld« – wie im Fall von Eschede – nicht festzustellen war. Das Hinzuziehen von Gutachtern und Gutachterinnen sollte fachliche Zusammenhänge aufklären und bestenfalls eine eindeutige Einschätzung liefern, was den Richtern und weiteren Prozessbeteiligten die Urteilsbildung ermöglichen sollte. Dies wurde jedoch im Falle von technischen Ursachen dadurch erschwert, dass oftmals kein Konsens über die technischen Zusammenhänge bestand und sich wissenschaftliche Wissensgenerierung grundsätzlich durch Meinungspluralität und das Aufstellen, Erproben und Verwerfen von Hypothesen auszeichnet.²⁴⁵ Dies kollidierte jedoch grundlegend mit dem Anspruch eines juristischen Verfahrens, in dem Schuld für tatsächlich getötete Menschen festgestellt werden sollte. Ähnliche Dynamiken sind im Zusammenhang mit dem Bergwerksunglück von Lengede bereits erkennbar geworden.

Prozesse wie dieser sind, nicht zuletzt aufgrund der Vielzahl von Betroffenen, in der Öffentlichkeit moralisch aufgeladen. Die Frage, ob von technischem Versagen ausgelöste Katastrophen eine menschliche Ursache haben, war in diesem Falle von größter Bedeutung, denn es ging um nichts Geringeres als um die Frage nach Schuld an Tod und Zerstörung. Gesahen fatale Unfälle, waren es in der Regel nicht die Betreibenden oder Konstrukteurinnen und Konstrukteure, die die unmittelbaren Folgen zu tragen hatten, wie bereits Niklas Luhmann dargelegt hat.²⁴⁶ Vielmehr gerieten sie in eine defensive Position, in der sie allerdings nicht selten finanzielle Ressourcen und andere Machtkapazitäten einsetzen konnten, um sich zu verteidigen und eine Strafe abzuwenden, wie bereits mehrfach aufgezeigt worden ist.

Im Mittelpunkt eines Ende August 2002 beginnenden Gerichtsprozesses stand die Frage, ob den drei Angeklagten fahrlässige Tötung und fahrlässige Körperverletzung zur Last gelegt werden konnte. Bei ihnen handelte es sich um einen früheren Abteilungspräsidenten der Deutschen Bahn, einen Technischen Bundesbahnoberamtsrat und einen Betriebsingenieur des Herstellerwerkes der im ICE verwendeten Radreifen.²⁴⁷ Sie waren für die Konstruktion oder die Zulassung des Rades verantwortlich gewesen.²⁴⁸ Die Staatsanwaltschaft sah für ihre Anklage zwei hauptsächliche Gründe: erstens eine unzureichende Untersuchung auf die Haltbarkeit vor der Einführung der Radreifen und zweitens das Fehlen fortlaufender Untersuchungen der sich im Einsatz befindlichen Räder.²⁴⁹ Auch die als Nebenkläger auftretenden Be-

245 Vgl. Füßel, Wissen, S. III–II2.

246 Vgl. Luhmann, Soziologie des Risikos, S. 119.

247 Vgl. Kühlwetter, Solnerczyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, S. 6.

248 Vgl. ebd.

249 Vgl. ebd., S. 7–8.

troffenen sahen die Schuld bei den Angeklagten, da diese keine ausreichende Überprüfung der Räder im Betrieb angeordnet hätten.²⁵⁰

Mehrere eisenbahnfachkundige Juristinnen und Juristen beobachteten die Verhandlungstage des Prozesses zum Unfall von Eschede.²⁵¹ Sie fertigten Berichte vom Fortgang des Prozesses an, die in der *Schweizer Eisenbahnrevue*, der *Eisenbahn Revue International* und der *Eisenbahn Österreich* von Oktober 2002 bis Juni 2003 erschienen und schließlich als Sonderdruck publiziert wurden. Diese Berichte gewähren einen tiefen Einblick in den Verlauf des Verfahrens, da sie häufig ausgesprochen detailliert die Äußerungen der Beteiligten wiedergaben. Zu berücksichtigen ist aber das besondere Interesse der Berichterstattenden an den juristischen und eisenbahntechnischen Aspekten des Prozesses. Die technischen Zusammenhänge wurden ausführlich erfasst und wiedergegeben. Andere Aspekte, wie die Vernehmung der Opfer etwa, wurden eher oberflächlich beschrieben. Die Schwerpunktlegung der Berichterstattung war also abhängig von den Interessen der Prozessbeobachterinnen und Prozessbeobachter. Auch die Bewertung des Prozesses und der einzelnen Verfahrensschritte sowie der Gutachten beruht auf deren subjektiver, wenngleich auf Fachkenntnisse gestützter Einschätzung. Somit existiert keine bloße Protokollierung des Geschehens, sondern eine um Neutralität bemühte, aber dennoch von subjektiver Einschätzung geprägte Berichterstattung. Diese Quelle ist trotz der genannten Besonderheiten gewinnbringend, da sie die Aussagen der Gutachter besonders ausgeprägt darstellt.

Für die Untersuchung und Bewertung der technischen Seite des ICE-Unfalls und insbesondere des Bruchs des Radreifens waren Sachverständige bestellt worden, die vor dem Gericht als »Gehilfen« über die technischen Zusammenhänge Auskunft erteilen sollten.²⁵² Sie hatten zuvor eigene Berechnungen und Versuche mit Radreifen angestellt, um grundlegende Erkenntnisse über Bruchentwicklung und Rissbildung zu erhalten. Ganz eindeutig war die Rolle der Sachverständigen allerdings nicht definiert. Offenbar ging das Gericht davon aus, dass bei einer hinreichenden Prüfung der Radkonstruktion vor der Zulassung und auch im Betrieb Rissbildungen in den Radreifen hätten untersucht und ausgeschlossen werden müssen. Die Gutachter hatten also darauf zu achten, ob und unter welchen Umständen bei ihren Versuchen Risse auftraten. Darüber hinaus sollten sie zu einer Bewertung kommen, ob die Räder beziehungsweise die Radreifen bruchgefährdet waren oder nicht. Obgleich sich die Sachverständigen neutral verhalten sollten, beobachteten die berichterstattenden Juristinnen und Juristen, dass sich bald

²⁵⁰ Vgl. ebd., S. 9.

²⁵¹ Vgl. Kühlwetter, Solnerczyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede.

²⁵² Vgl. ebd., S. 32.

zwei Lager formierten: eines, das sie der Verteidigung und eines, das sie der Anklage zuordneten.²⁵³

Für die Untersuchungen hatten die Sachverständigen unterschiedliche Versuchsanordnungen und unterschiedliche Erkenntnisschwerpunkte gewählt. So nutzte beispielsweise ein Sachverständiger aus Deutschland, der die Rissbildung des Radreifens testete, einen Versuchsaufbau, in dem das Rad unter Last und mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten »in einer Trommel, die das Gleis simuliert, abgerollt« wurde.²⁵⁴ Ein Team schwedischer Gutachter nutzte dagegen einen Aufbau, in dem ein Radreifen eingespannt wurde, der zuvor auf die Maße des Unfallrades künstlich »abgedreht« worden war.²⁵⁵ Mithilfe eines Stempels wurde in einer bestimmten Frequenz stufenweise gesteigerter Druck auf eine geringe Fläche aufgebracht.²⁵⁶ Die daraus folgenden Veränderungen am Radreifen wurden »mit Dehnmessstreifen an bestimmten Stellen des Reifens festgestellt«.²⁵⁷ Weitere geladene Sachverständige aus der Schweiz, aus Südafrika und aus Japan hatten wiederum andere Testverfahren genutzt.²⁵⁸ Die Gutachtenerstattung vor Gericht zeigte, dass die Sachverständigen zu höchst unterschiedlichen Ergebnissen und Einschätzungen hinsichtlich der Rissbildung und der Sicherheit gekommen waren. Wenn aber naturwissenschaftliche Tests belastbare und möglichst eindeutige Aussagen über die Bruchsicherheit eines Radreifens produzieren sollten, weshalb divergierten die Ergebnisse dann in diesem Ausmaß?

Drei Gründe kommen für die unterschiedlichen Bewertungen des ICE-Rades in Frage. Harry Collins und Trevor Pinch weisen in Aufsätzen und ihrer hier bereits mehrfach zitierten Monografie auf Folgendes hin: »Da in den allermeisten Tests die realen Bedingungen nur simuliert werden, ist es für die Beurteilung der Ergebnisse absolut entscheidend, wie ähnlich ein Test dem tatsächlich geplanten Einsatz ist.«²⁵⁹ Die am Radreifen eingesetzten Tests wurden unter Laborbedingungen durchgeführt und sollten die Belastung eines Radreifens im täglichen Verkehr simulieren. Die Tests waren allerdings sehr unterschiedlich aufgebaut. Dabei wurden unterschiedliche Elemente, die das Rad beeinflussen konnten, berücksichtigt oder als nebensächlich be-

253 Vgl. ebd., S. 44.

254 Ebd., S. 34.

255 Ebd., S. 45.

256 Vgl. ebd.

257 Ebd.

258 Vgl. ebd., S. 9, S. 21, S. 33–35, S. 38, S. 44, S. 51–52.

259 Harry Collins, Trevor Pinch, Auf den Start reduziert. Das Challenger-Unglück, in: Christian Kassung (Hrsg.), Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls, Bielefeld 2009, S. 153–181, hier S. 162. Vgl. auch Collins, Pinch, Der Golem der Technologie.

wertet und daher fallweise in die Tests integriert oder davon ausgeschlossen.²⁶⁰ Neben der Gewichtslast, die das Rad tragen musste, kamen beispielsweise Belastungen durch den Schienenuntergrund, Korrosion und auch physische Kräfte wie die Zentrifugalkraft hinzu.²⁶¹ Aus diesen Einflussfaktoren konnten geringfügige Schäden entstehen, die sich auf den Zustand des Rades auswirken konnten.²⁶² Inwiefern die Testbedingungen also den realen Zuständen entsprachen, war ungewiss. Dies fiel auch den prozessbeobachtenden Juristen auf, die in ihrer eigenen Schlussbewertung nach der Verfahrenseinstellung notierten:

Wie vergleichbar ist die Metallurgie eines Radreifens, der zu Testzwecken auf ein bestimmtes Mass abgedreht wurde, mit der eines Radreifens, der in natura 1,7 Millionen Kilometer gelaufen ist und dabei Millionen von Schlägen in Richtung Radnabe auffangen und abfedern musste, insbesondere bei nachlassender Substanz der Gummielemente?²⁶³

Zu den unterschiedlichen Testverfahren kam zweitens hinzu, dass die Sachverständigen uneins über die Grundlagen der Berechnungen waren, was im Gerichtssaal zu regen Debatten führte.²⁶⁴ Die Versuche und Messungen hätten einer Auswahl der zugrunde gelegten Zahlenwerte bedurft, über deren Zutreffen und Eignung teilweise Uneinigkeit herrschte.²⁶⁵ Auch seien die Sachverständigen von unterschiedlichen Annahmen über die Radkonstruktion ausgegangen, wie die Berichterstattenden beobachteten, beispielsweise über die Beschaffenheit der Oberflächenrauigkeit, die Einfluss auf »Anrisse« habe.²⁶⁶

Drittens ließen die Sachverständigen ihre beruflichen Erfahrungen in die Gutachten einfließen. Mehrere von ihnen stammten aus Deutschland, doch auch aus anderen Ländern waren wie oben erwähnt Experten angefordert worden. Sie alle bezogen sich auf Kenntnisse, die sie bei ihrer Tätigkeit in diesen Ländern erworben hatten. Dadurch aber ergaben sich Grundannahmen, deren Übertragbarkeit nicht immer reflektiert wurde.

Ein Element, auf das im Prozess immer wieder Bezug genommen wurde, war das Grenzmaß, bis zu dem ein Radreifen abgefahren werden durfte. Bei

260 So zum Beispiel die Belastung durch Weichen oder den Einfluss von Flachstellen bei dünn abgefahrenen Reifen, vgl. Kühlwetter, Solnerczyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, S. 40, S. 49.

261 Vgl. ebd., S. 40.

262 Vgl. ebd.

263 Ebd., S. 66.

264 Vgl. ebd., S. 44.

265 Vgl. ebd., S. 47.

266 Vgl. ebd.

dem betreffenden Rad der Bauart o64 umspannte ein Metallreifen mit einem Durchmesser von 920 mm bei seiner Fertigung eine darunterliegende Gummischicht und den Radkern.²⁶⁷ Der Radreifen war das äußerste Bauteil der Radkonstruktion und lief auf der Schiene. Durch Abnutzung wurde dieser Radreifen im Laufe der Nutzungsdauer dünner und somit weicher und instabiler.²⁶⁸ Das Grenzmaß für den Betrieb sei, wie die Berichterstatter niederlegten, auf 848 mm festgesetzt worden.²⁶⁹ Danach musste der Radreifen erneuert werden.²⁷⁰ Der Radreifen des »Eschede-Rads« sei auf 862 mm abgefahren gewesen und lag damit deutlich über dem Grenzmaß.²⁷¹ Im Laufe der Verhandlungen kamen dann allerdings unterschiedliche Sachverständige zu Wort, die je nach Testverfahren unterschiedliche Grenzmaße für den Radreifen für angebracht hielten. Während ein Sachverständiger ein Grenzmaß von 880 mm für dringend erforderlich hielt, hatten andere, in diesem Fall das schwedische Sachverständigen-Team, bei 860 mm noch keine Rissbildung bemerken können.²⁷² Letztere erklärten zusätzlich, dass die Tatsache, dass viele derartige Radreifen bis auf das festgesetzte Grenzmaß heruntergefahren worden seien, ohne dass ein Unfall geschehen sei, als großer »Feldversuch« betrachtet werden könne.²⁷³ Dieser beweise, dass ein Radreifen tatsächlich so weit abgefahren werden könne und deshalb im Grunde sicher sei.²⁷⁴ Sie räumten wie fast sämtliche anderen Gutachter ein, dass das Untersuchungsverfahren vor der Inbetriebnahme des »Eschede-Rades« aus ihrer Sicht zwar unzulänglich gewesen sei, doch habe das »nach den damaligen Möglichkeiten umfassende« Untersuchungsverfahren der Konstruktion die Sicherheit des Rades gezeigt.²⁷⁵ Daher sei der Unfall »nach dem damaligen Stand der Technik nicht vorhersehbar gewesen«.²⁷⁶

Im Gerichtssaal kollidierten zwei Wissensformen: Benötigte auf der einen Seite die Justiz Eindeutigkeit, Beweise und klare Aussagen für eine Urteilsbildung, so war es auf der anderen Seite ein Charakteristikum von Wissenschaft, sich über divergierende Forschungsmeinungen auszutauschen und die Ergebnisse zu diskutieren.²⁷⁷ Nicht vollkommen unrecht hatte da der Richter,

267 Vgl. ebd., S. 34.

268 Vgl. ebd., S. 40, S. 48-49.

269 Vgl. ebd., S. 9.

270 Vgl. ebd., S. 38.

271 Vgl. ebd., S. 9.

272 Vgl. ebd., S. 47.

273 Vgl. ebd.

274 Vgl. ebd.

275 Vgl. ebd.

276 Vgl. ebd. Auch Teile des Gutachtens mussten sie schließlich wegen eines Rechenfehlers zurückziehen. Vgl. ebd., S. 48.

277 Vgl. Füssel, Wissen, S. III-III2.

der mit einem Appell an die Gutachter verhindern wollte, dass der Prozess zu einem »Kongress über Radreifenlehre« werde, wie auch die berichterstattenden Medien beklagten.²⁷⁸ Naturwissenschaftliche Berechnungen standen im Ruf, rational und eindeutig zu sein.²⁷⁹ Doch aufgrund der Tatsache, dass das Verhalten des Eisenbahnrades nicht vollständig erforscht war und somit auch das geeignetste Messverfahren nicht feststand, zeigte sich hier, dass die Frage nach der Stabilität und der Güte der Untersuchungsverfahren letzten Endes nicht eindeutig beantwortet werden konnte. Das in den Versuchen der Gutachter generierte Wissen musste erst produziert, diskutiert und weiter erprobt werden. Eindeutigkeit war in diesem wissenschaftlichen Prozess noch nicht zu erwarten.

Der vorsitzende Richter des Verfahrens, Michael Dölp, reflektierte im Jahr nach der Verfahrenseinstellung in einem Fachaufsatz die Problematik, die die Anhörung der Sachverständigen mit sich gebracht hatte, und schlug zwei Lösungsansätze dafür vor.²⁸⁰ Beide zielten darauf ab, Eindeutigkeit hervorzu- bringen und die zeitraubenden Diskussionen im Gerichtssaal zu unterbinden: Erstens schlug er vor, die Gutachten in der Hauptverhandlung nur noch ver- lesen zu lassen, statt die Sachverständigen als Zeugen zu hören.²⁸¹ Dölp war sich im Klaren über die entscheidende Rolle der Sachverständigen in einem solchen Strafprozess. Er selbst erkannte die Grenzen seines Beurteilungsver- mögens in technischen Belangen.²⁸² Zweitens schlug er vor, dass Sachver- ständige bei widerstreitenden Auffassungen darüber in »*Disputation* treten und *ein* gemeinsames Gutachten erarbeiten« sollten.²⁸³

Das Verfahren und in erster Linie die Gutachten verlangten den Richtern und anderen Prozessbeteiligten überdies ein hohes Maß an technischem und abstrakt naturwissenschaftlichem Verständnis unter dem Druck des großen öffentlichen Interesses ab. Wurden hier technische Details, beispielsweise über die Wöhler-Kurve, über Auswirkungen von Flachstellen, die Messung von Q-Kräften und die Frage der »Dauerfestigkeit« ausgespart, so mussten sich die

278 Vgl. Kühlwetter, Solnerczyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, S. 32; vgl. auch: Udo Ludwig, Georg Mascolo, Eschede-Prozess vor dem Aus, in: SpiegelOnline vom 25. 4. 2003, [<https://www.spiegel.de/panorama/gutachter-schlacht-eschede-prozess-steht-vor-dem-aus-a-246130.html>], letzter Zugriff am 30. 11. 2025.

279 Vgl. hierzu die Überlegungen von Ulrich Beck, Risikogesellschaft, S. 38. Ähnlich, wenngleich nicht explizit, betrachten dies Collins, Pinch, Der Golem der Techno- logie.

280 Vgl. Michael Dölp, Der Sachverständige im Strafprozess. Gedanken über eine nachhaltige strukturelle Veränderung im Verfahrensrecht, in: ZRP. Zeitschrift für Rechtspolitik (2004) 7, S. 235-237.

281 Vgl. ebd., S. 236.

282 Vgl. ebd., S. 235.

283 Vgl. ebd., [Herv. i. O.], S. 237.

Richter mit diesbezüglichen Ausführungen der Gutachter auseinandersetzen und diese nachvollziehen.²⁸⁴ Das Verfahren wurde letztlich eingestellt, da aus Sicht des Vorsitzenden und der Staatsanwaltschaft keinen der Angeklagten schwere Schuld treffe und der Einsatz der betreffenden Räder grundsätzlich nicht gefährlich zu sein schien.²⁸⁵ Über technische Einzelheiten herrsche unter den Sachverständigen keine Einheit. Zudem bestehe das öffentliche Interesse seit der Anhörung der Gutachter nicht mehr in demselben Maße wie noch bei Prozessbeginn.²⁸⁶ Der Richter bezog sich bei seiner Erklärung unter anderem auf die Äußerung der schwedischen Gutachter, die das unfallfreie Abfahren einer großen Zahl von Radreifen auf das zuvor festgelegte Grenzmaß als »Feldversuch« bezeichnet hatten, diese Aussage aber zurückzogen hatten, weil eigentlich unklar war, ob bei diesen Radreifen nicht auch bereits Risse aufgetreten waren.²⁸⁷ Offenbar aber schien dies dem Richter ein valides Argument zu sein, um von einer relativen Sicherheit auszugehen. Die prozessbeobachtenden Juristinnen und Juristen allerdings standen der Verfahrenseinstellung skeptisch gegenüber und kritisierten, dass der vorsitzende Richter »die Ergebnisse der Gutachter mehr oder weniger undifferenziert nebeneinandergestellt [habe], [...] sich aber nicht entscheiden [konnte], einem Gutachter oder einer Gutachtergruppe zu folgen.«²⁸⁸ Nicht alle Versuche der Gutachter – vor allem nicht diejenigen, die der Radkonstruktion und niedrigen Grenzmaßen Sicherheit zumaßen – befanden die technikkundigen Juristen für belastbar, sie hatten eine Abwägung zwischen den Gutachten seitens des Richters erwartet.²⁸⁹

Worauf der fatale Bruch des Radreifens am ersten Wagen des ICE zurückzuführen war, blieb auch nach dem Prozess ungewiss. Ein Recht auf Aufklärung hatten die Nebenkläger und Hinterbliebenen nicht.²⁹⁰ Aus Sicht der Nebenkläger gehörten auch Personen aus dem Bahn-Vorstand zu den Hauptverantwortlichen und damit auf die Anklagebank.²⁹¹ Ihre Beteiligung an der Zulassung der Räder wurde nie erwiesen, obgleich von den Nebenklägern vermutet wurde, dass sie eine beschleunigte Inbetriebnahme forciert hatten.²⁹²

284 Vgl. Kühlwetter, Solnerczyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, S. 34, S. 38.

285 Vgl. ebd., S. 63.

286 Vgl. ebd., S. 64.

287 Ebd., S. 63–64.

288 Ebd., S. 66.

289 Vgl. ebd., S. 66.

290 Vgl. ebd., S. 64.

291 Vgl. Kühlwetter, Solnerczyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, S. 31, S. 63, S. 10; vgl. auch Interview mit Reiner Geulen, Nebenklägervertreter von 78 Hinterbliebenen: »Das Vorgehen des Gerichts ist absolut unerträglich«, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 29. 4. 2003.

292 Vgl. Kühlwetter, Solnerczyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, S. 6.

Anhaltspunkte für weitere Nachforschungen ergaben sich auch aus den Zeugenaussagen, doch deuteten diese eher auf die Werkstattorganisation als auf die Angeklagten.²⁹³ Laut der Aussage eines Bundesgrenzschutz-Beamten waren ihm Unregelmäßigkeiten in der Dokumentation der Wartung der Radreifen aufgefallen.²⁹⁴ Der Zeuge hatte die Größenentwicklung von Radreifen an ICE-Mittelwagen anhand von Akten überprüft.²⁹⁵ Ihm sei dabei aufgefallen, dass etwa die Hälfte der Messungen unglaublich oder »unrealistisch« seien.²⁹⁶ »Es gab Radsätze«, so gaben die beobachtenden Juristinnen und Juristen die Aussage wieder, »welche nach dem Einbau um 30 Millimeter über das Produktionsmaß hinausgewachsen« waren.«²⁹⁷ Dies war allerdings im Zusammenhang mit der Frage nach der Schuld der Angeklagten unerheblich. Um deren Schuld oder Unschuld ging es in diesem Prozess ausschließlich. Zudem stellte sich implizit die Frage, ob es in einem Unternehmen, wie es die Deutsche Bahn war, überhaupt einzelne Schuldige geben könne, denn ein fahrender ICE war und ist das Ergebnis der arbeitsteiligen Zusammenarbeit dort beschäftigter Menschen.²⁹⁸ Das komplexe Zusammenwirken von einzelnen Elementen eines technischen Systems – auch der menschlichen Wartung – und die daraus entstehende Störanfälligkeit ist das zentrale Thema der Theorie Charles Perrows. Normale Katastrophen seien das Ergebnis der Kopplung von Arbeitsschritten oder miteinander verschalteten Funktionen eines technischen Geräts oder technischer Anlagen.²⁹⁹ Darin erblickt Perrow die Ursache für technisches Versagen, dessen genuiner Urheber kaum festzustellen ist.³⁰⁰ Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die deutsche Justiz in diesem und auch im Falle anderer technischer oder multikausaler Katastrophen an ihre Grenzen stieß. Auch ein Hinzuziehen von Gutachtern half diesem Umstand nicht ab, insbesondere da es sich um bislang unerforschte Zusammenhänge handelte.

Das Problem der juristischen Bewertung komplexer Unfälle wurde nicht nur im Fall des »Eschede-Rades« deutlich. Im März 2022 legte eine vom Ministerium der Justiz des Landes Nordrhein-Westfalen beauftragte Expertenkommission zu Verbesserung der Aufklärung komplexer Unglücksereignisse

293 Vgl. ebd., S. 11. Drei Beschäftigte aus der Instandhaltung waren zuvor strafrechtlich entlastet worden. Vgl. Drei Mitarbeiter der Bahn AG außer Verdacht, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 24. 3. 2001.

294 Vgl. Kühlwetter, Solnerczyk, Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, S. 11.

295 Vgl. ebd.

296 Ebd.

297 Ebd.

298 Derartige Fragen warf auch der Kommentator Jochen Mellin auf. Vgl. Jochen Mellin, Was ist gerecht?, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 9. 5. 2003.

299 Vgl. Perrow, Normale Katastrophen, S. 16-18.

300 Vgl. ebd., S. 25; in Bezugnahme auf den Reaktorunfall von Three Mile Island vgl. ebd., S. 43-44.

ihren Abschlussbericht vor. Dieser bezog sich mehrfach auf die Problematiken, die sich im Verfahren um das »Eschede-Rad« gezeigt hatten, und verwies darüber hinaus auch auf die Prozesse nach dem Schwebefahnenunfall in Wuppertal 1999, dem Einsturz der Eishalle bei Bad Reichenhall 2006 und der Love-Parade-Katastrophe 2010.³⁰¹ Das Gutachten schlägt einen 20-Punkte-Plan vor, der zur Verbesserung der Aufklärung derartiger »Unglücksereignisse« beitragen soll und unter anderem den Umgang mit Betroffenen beziehungsweise Opfern, die Ermittlungen, personelle und technische Ausstattung und die Medienarbeit betrifft.³⁰² Die Schwierigkeiten, die sich aus dem Hinzuziehen von Gutachterinnen und Gutachtern ergeben, werden allerdings kaum behandelt. Trotz angestrebter Maßnahmen zur Erleichterung der juristischen Bewältigung derartiger Katastrophen bleibt zu vermuten, dass Gerichte hierbei auch in Zukunft an die Grenzen der juristischen Bewältigung stoßen werden.

Auf der Suche nach »Gerechtigkeit«

An den Eschede-Prozess knüpften viele der Betroffenen große Hoffnungen. So zitierte der *Spiegel* in einem Artikel über den Prozess einen Hinterbliebenen, der forderte, das Gericht möge ihm »den inneren Frieden wieder[...]geben.«³⁰³ Seine Meinung zur Schuldfrage war eindeutig: »Es dürfte«, so gab ihn der *Spiegel* wieder, »nicht der fatale Eindruck entstehen, dass niemand schuld und das Unglück vom Himmel gefallen sei.«³⁰⁴

Als Nebenkläger erwarteten sie eine präzise Aufklärung der Unfallursachen, wozu auch die Feststellung von Schuldigen zählte. Nicht zuletzt erhofften sie sich »Genugtuung« in dem Sinne, dass Schuldige zur Rechenschaft gezogen werden sollten.³⁰⁵ Ohne die Klärung der Ursache und der Schuldfrage, so schien es, blieb die Katastrophe ohne Konsequenzen. Dies widersprach ihren Vorstellungen von Gerechtigkeit.³⁰⁶ Die Katastrophe blieb auch hinsichtlich der Ursachenklärung unabgeschlossen – vom grundlegenden technischen

301 Vgl. Ministerium der Justiz des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Abschlussbericht der Expertenkommission zur Verbesserung der Aufklärung komplexer Unglücksereignisse, [https://www.justiz.nrw/JM/fachveroeffentlichungen/abschlussbericht_expertenkommission.pdf], letzter Zugriff am 14. 6. 2023.

302 Vgl. ebd., S. 10–13.

303 Gisela Friedrichsen, Flucht aus dem Schmerz, in: *Der Spiegel* 40 (2002), S. 58–60, hier S. 59.

304 Ebd.

305 Vgl. explizit zur Erwartung der Genugtuung: Wer trägt die Schuld am Eschede-Unglück, in: *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 26. 8. 2002; vgl. Die Eschede-Hinterbliebenen müssen weiter warten, in *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 21. 2. 2002; Vgl. Flucht aus dem Schmerz.

306 Vgl. ebd., die o.g. Artikel.

Defekt einmal abgesehen. So gab es keine vollständige Erzählung der Hintergründe, die zum Bruch des Radreifens und letztlich der Katastrophe geführt hatten. Auch gesellschaftlich blieben diesbezüglich und aufgrund der moralisch gebotenen Suche nach den Hintergründen Fragen offen. Offenbar aber stand dies der Weiternutzung der ICEs, wie oben gezeigt, nicht im Wege. Die Presseerklärung der Deutschen Bahn ließ das Ergebnis des Strafprozesses eindeutiger klingen, als es sich darstellte. Das Gericht hätte »bestätigt, dass die erhobenen Vorwürfe gegen die angeklagten DB-Mitarbeiter nicht haltbar waren«.³⁰⁷

Für die Verletzten und Hinterbliebenen war die Katastrophe weder mit der Trauerfeier noch mit der Einstellung des Prozesses abgeschlossen. Mehrere, aber bei Weitem nicht alle Hinterbliebene und Überlebende des Unglücks schlossen sich kurz nach dem Unglück zur »Selbsthilfe Eschede« zusammen, einer Vereinigung, die vor allem die Funktion einer gebündelten Interessensvertretung übernahm.³⁰⁸ Bereits die Namensgebung insinuierte, dass die Betroffenen sich selbst helfen mussten, da Hilfe von außen nicht im für nötig erachteten Maße geleistet wurde. Im Vordergrund stand nicht wie bei Ramstein eine gemeinsame psychische und emotionale Bewältigung der Erfahrungen, sondern die aktive Kommunikation von Interessen. Ihre Vertreter forderten aktiv die Anerkennung des immateriellen Schadens und des Leids in Form von Schmerzensgeld und einer Entschuldigung der Deutschen Bahn sowie Gerechtigkeit durch die Aufklärung der Unfallursache und die Abstrafung Verantwortlicher.³⁰⁹

Zahlreiche Betroffene des Unglücks traten im Strafprozess als ZeugInnen und NebenklägerInnen auf. Nicht wenige gehörten der »Selbsthilfe« an. Gegen die Einstellung des Prozesses demonstrierten sie im Gerichtssaal medienwirksam mit Schildern, auf denen sie Gerechtigkeit für die Opfer forderten.³¹⁰ Die Berichterstattung über den Prozess zeichnete sich meist durch den Nachvollzug der Perspektiven der Betroffenen aus, die sich im »Glauben an den Rechtsstaat erschüttert« sahen oder »die Wahrheit über

307 Stellungnahme der Bahn zur Verfahrenseinstellung im Eschede-Prozess vom 8. 5. 2003 auf der Website des Presseportals, [<https://www.presseportal.de/pm/31465/44430>], letzter Zugriff am 3. 1. 2019.

308 Die Selbsthilfe selbst hat keine Publikationen vorgelegt, wird aber häufig von Medienberichten thematisiert. Vgl. zum Umgang des Ombudsmanns mit der »Selbsthilfe«: Reiter, Eschede, S. 57–62.

309 Vgl. exemplarisch: Die Opfer fordern ihr Recht, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 29. 8. 2002, vgl. Wer trägt die Schuld am Eschede-Unglück; vgl. Flucht aus dem Schmerz.

310 Vgl. Gericht will Eschede-Prozess einstellen, in: Welt.de vom 28. 4. 2003, [<http://www.welt.de/103326057>], letzter Zugriff am 3. 1. 2019; vgl. Gericht beendet Eschede-Prozess ohne Urteil, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 9. 5. 2003.

das Unglück« finden wollten, etwa als letzten Dienst an einem verstorbenen Sohn.³¹¹ Die Betroffenen, die vor Gericht auftraten, betonten, dass es ihnen nicht um die Verurteilung der individuellen Personen auf der Anklagebank gehe, sondern darum, die menschliche Verantwortung aufzuzeigen und das Unglück aufzuklären. Bisher, so berichteten der *Spiegel* und Tageszeitungen, sei für die Betroffenen von dem Unglück »von einer Art Naturkatastrophe« zu sprechen gewesen, da es zwar Opfer, aber keine Schuldigen gäbe.³¹²

Die Einstellung des Verfahrens ließ dies für die Betroffenen nun nicht mehr zu. Der Forderung, menschliche Verantwortung, wenn nicht bei den Angeklagten, dann an anderer Stelle aufzuzeigen, wurde nicht entsprochen. Der Standpunkt, dass unerklärliche Unfälle mit Großtechnik nun einmal geschähen, ohne dass jemand dafür verantwortlich sei, war für die Betroffenen nicht akzeptabel. Zeitungen zitierten einen Mann, der seine Tochter durch den ICE-Unfall verloren hatte, mit dem eindrücklichen Ausspruch: »Heute stirbt sie durch die Gerichtsbarkeit ein zweites Mal.«³¹³ Für ihn war eindeutig, dass es Schuldige geben müsse.³¹⁴

Die Nebenkläger bemängelten, dass ihnen nicht ausreichend Möglichkeit gegeben wurde, die Sachverständigen zu befragen. Als Nebenkläger besaßen die Betroffenen überdies kein Recht, gegen die Einstellung des Verfahrens zu stimmen. Eine diesbezügliche Verfassungsbeschwerde wurde im August 2003 zurückgewiesen.³¹⁵ Obgleich die Betroffenen beziehungsweise Opfer im Vergleich zu den vorherigen Jahrzehnten rechtlich und medial eine stärkere Position einnehmen konnten, war es ihnen nicht möglich, ihre Forderungen nach Aufklärung vor Gericht durchzusetzen.

Die gestärkte Position von Opfern wurde medial und von juristischer Seite nicht nur positiv aufgenommen. Die Gerichtsreporterin Gisela Friedrichsen des *Spiegel* zweifelte die Fairness eines Strafverfahrens für die Angeklagten an, wenn die Rolle der Opfer aus ihrer Perspektive zu sehr gestärkt werde: »Wo bleiben die Unschuldsvermutung [...], wenn Zeugen den Opferstatus und eine besondere ›Schutzwürdigkeit‹ schon beanspruchen können, ehe feststeht, ob sie überhaupt Opfer, und wenn ja, auch Opfer des oder der Angeklagten

311 ICE-Unglück von Eschede wird zum Justiz-Unglück, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 26. 4. 2003; Vom Eschede-Prozess tief enttäuscht, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 10. 5. 2003; vgl. auch Die schwierige Suche nach den Schuldigen, in: Neue Presse vom 29. 8. 2002.

312 Klaus Brinkbäumer, Udo Ludwig, Georg Mascolo, Ewiges Unglück, in: Der Spiegel 23 (2000), S. 52; vgl. auch Friedrichsen, Flucht aus dem Schmerz.

313 Vgl. Gericht beendet Eschede-Prozess ohne Urteil.

314 Vgl. ebd.

315 BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Zweiten Senats vom 27. August 2003-2 BvR 911/03 – Rn. (1-9), [http://www.bverfg.de/erkr20030827_2bv091103.html], letzter Zugriff am 28. 6. 2018.

geworden sind.«³¹⁶ Da »Opfer heute Konjunktur« besäßen, sei es mit der Unschuldsumutung nicht mehr weit her, und eine auf Emotionen basierende Vorverurteilung erschwere einen Strafprozess.³¹⁷ So sei es auch im Falle des Prozesses um den ICE-Unfall, in dem »die Flut« der im Gerichtssaal verlesenen Namen der Toten jedes Nachdenken »ertränke«.³¹⁸ Wie Friedrichsen vermuteten auch weitere Autoren des *Spiegels* hinter der gesteigerten Aktivität von Betroffenen wie dem Sprecher der Selbsthilfe, Heinrich Löwen, eine Form der persönlichen Bewältigung.³¹⁹

Der Rechtswissenschaftler und Rechtsanwalt Werner Beulke hielt Strafverfahren wegen fahrlässiger Tötung im Falle technischer Katastrophen sogar für vollkommen verfehlt, sofern kein »Fehlverhalten ersichtlich sei«.³²⁰ Er war der Ansicht, dass der Prozess um »Eschede« und andere derartige Fälle nur geführt worden seien, um dem gesellschaftlichen Ruf nach Aufklärung und nach Konsequenzen gerecht zu werden.³²¹ Diese Prozesse seien nach § 153a StPO eingestellt worden, da nichts bewiesen werden könne und ein grundlegendes technisches Risiko stets gegeben sei. Verantwortlich dafür seien seiner Meinung nach die Forderungen der Opfer und der Medien nach »Rache«.³²²

Bei solchen Katastrophen ist der Druck der Öffentlichkeit auf Durchführung eines Strafverfahrens so vehement und der durch die Medien vielfach verstärkte Schrei der Opferangehörigen so laut, dass sich die Staatsanwaltschaft einer Strafverfolgung nicht verschließen kann. Sie geht nach der Devise vor: Soll doch das Gericht die Kastanien aus dem Feuer holen. Dabei haben alle Beteiligten eigentlich schnell erkannt, dass nicht menschliches Versagen ursächlich war, sondern das Schicksal zugeschlagen hat. Zugunfälle aufgrund unglücklicher Umstände, zu denen auch Materialschwächen gehören, sind leider unvermeidlich, auch wenn unsere Gesellschaft das offenbar nicht wahrhaben will. In solchen Fällen verhandelt das

³¹⁶ Friedrichsen, Flucht aus dem Schmerz, S. 58.

³¹⁷ Ebd.

³¹⁸ Ebd.

³¹⁹ Vgl. Brinkbäumer, Ludwig, Mascolo, Ewiges Unglück, S. 52.

³²⁰ Anlässlich eines Kolloquiums des Instituts für Kriminalwissenschaften der Juristischen Fakultät der Universität Göttingen wurde ein Sammelband vorgelegt, dessen Beiträge darauf abzielten, den Stand des Strafrechts in Hinblick auf Gesetzesbindung und Verfahrensförmlichkeit zu analysieren und zu bewerten. Werner Beulke, Siegeszug der Vernunft oder der Willkür – Opportunitätseinstellungen im Strafverfahren, in: Uwe Murmann (Hrsg.), Recht ohne Regeln? Die Entformalisierung des Strafrechts [= Göttinger Studien zu den Kriminalwissenschaften, Bd. 16], Göttingen 2011, S. 45–58, hier S. 56.

³²¹ Vgl. ebd., S. 53.

³²² Ebd., S. 56.

Gericht ein/zwei Jahre, bis sich die Wogen der Emotion geglättet haben und das Medieninteresse abgeflacht ist; dann wird das Verfahren gegen Zahlung hoher Summen sang- und klanglos gem. § 153a StPO eingestellt. Ich halte dies für eine missbräuchliche Strategie, die auf den Schultern meist recht wahllos herausgegriffener Verantwortlicher ausgeübt wird. Ehrlicher Weise sollten die Strafverfolgungsbehörden den atavistischen Rachegeleuten der Allgemeinheit schon im Ansatz nicht nachgeben und – wenn wirklich kein Fehlverhalten ersichtlich ist – den Anfangsverdacht der fahrlässigen Tötung verneinen.³²³

Von der Akzeptanz einer Katastrophe und des Verlusts der Angehörigen oder der eigenen Gesundheit aufgrund von grundlegenden technischen Risiken und deren Konsequenzlosigkeit waren die Betroffenen häufig weit entfernt, wie die weiteren Prozessanstrengungen zeigen. Ebenso wie die Feststellung von Verantwortlichen und die Aufklärung der Katastrophe erwarteten sie eine Entschuldigung von Repräsentanten der Bahn, wie beispielsweise der *Stern* berichtete: »Überall im Lande warten noch Hinterbliebene und Opfer auf die Aufklärung der Katastrophe, die ihr bisheriges Leben innerhalb von Sekunden zerstört hat. Und viele erwarten von der Bahn ein Zeichen der Sühne – oder mindestens der Entschuldigung. »Da ist bislang nichts gekommen«, sagt Heinrich Löwen, Gründer und Sprecher der Interessengemeinschaft ›Selbsthilfe Eschede«.³²⁴

Eine Katastrophe ohne Verantwortliche und ohne entsprechende Reue war offenbar nicht vorstellbar. Letztere sollte sich, so forderten die Betroffenen, in einer Entschuldigung und »angemessener Entschädigung« widerspiegeln. Eine Entschuldigung betrachtete Johannes Ludewig für unmöglich, wie er in einem Interview für einen 2020 gesendeten *NDR*-Dokumentarfilm betonte.³²⁵ Dies hätte als juristisches Schuldeingeständnis interpretiert werden können, was Ludewig vermeiden wollte.³²⁶

323 Ebd.

324 Der Todeszug, in: Stern.de vom 3. 6. 2003, [<https://www.stern.de/panorama/panorama-der-todeszug-3286152.html>], letzter Zugriff am 30. 12. 2018.

325 Das Zugunglück von Eschede. Die Narbe, NDR, gesendet am 21. 10. 2020, 20.15 Uhr, [<https://www.ardmediathek.de/video/die-narbe/das-zugunglueck-von-eschede/ndr/Y3JpZDovL25kcj5kZS8xZWYwN2JiMio5OTZjLTQ1YWWEtOWE4NC1mYmYzYjBlMTk4NGYj>], letzter Zugriff am 17. 7. 2023.

326 Vgl. ebd.

5.5 »Seelen heilen« und Entschädigung »wie bei Verschulden«. Hilfeleistungen nach der ICE-Katastrophe

Die Hilfeleistungen nach der Katastrophe von Eschede zeichneten sich durch eine deutliche Konzentration auf die psychischen und psychosozialen Folgen aus. Umstritten war die formale Abwicklung der Schadensersatzforderungen und der Entschädigungen. Besonderes Augenmerk fiel in diesem Zusammenhang auf die Forderung nach einem hohen Schmerzensgeld, das dem durch die Katastrophe verursachten Leid angemessen sein sollte. Der Einsatz eines Ombudsmannes und die freiwillige Zahlung einer Art Schmerzensgeld seitens der Bahn stellten historisch und rechtlich neue Versuche der Bewältigung von Katastrophenfolgen dar.

Das Aufwiegen des Leides.

Schadensersatz, Schmerzensgeld und der Einsatz eines Ombudsmanns

Wenige Tage nach der Katastrophe bestellte die Deutsche Bahn einen Ombudsmann, um Hilfeleistungen an die Opfer zu koordinieren. Die Wahl fiel auf Otto Ernst Krasney, den zum Zeitpunkt der Katastrophe kürzlich pensionierten Vizepräsidenten des Bundessozialgerichts.³²⁷ Krasney hatte zuvor mit Interesse die Diskussionen um den Einsatz eines Ombudsmannes im Zusammenhang mit der Flugtagkatastrophe von Ramstein und dem Bergwerksunglück von Borken verfolgt.³²⁸ Bisher aber war es nicht zu einer Bestellung eines Ombudsmannes im Zusammenhang mit einer technischen Katastrophe gekommen.³²⁹ Als Ombudsmann wollte Krasney nach eigener Aussage als unabhängiger Vermittler zwischen Betroffenen und der Deutschen Bahn agieren, ohne sich von einer Seite vereinnahmen zu lassen.³³⁰ Ganz eindeutig wurden die Motive für den Einsatz des Ombudsmannes nicht kommuniziert, doch ist vor dem Hintergrund der öffentlichen Aufmerksamkeit für den Umgang mit den Betroffenen auch Imagepflege oder -wiederherstellung der Deutschen Bahn nicht von der Hand zu weisen. »Die Deutsche Bahn AG ist sich bewußt, daß eine verantwortungsvolle Bewältigung der Folgen des Unglücks zum Gradmesser der Einschätzung ihrer unternehmerischen und gesellschaftlichen Verpflichtungen in den Augen der Betroffenen und der Öffentlichkeit werden wird«, hieß es in einem Beitrag

327 Vgl. Markus Reiter, Eschede und danach. Erfahrungen aus der Arbeit des Ombudsmannes der Deutschen Bahn, Stuttgart 2005, S. 3-4.

328 Vgl. ebd., S. 2.

329 Vgl. ebd.

330 Vgl. ebd., S. 8.

der DB-AG Geschäftsstelle »Eschede Hilfe« zum Sammelband der Katastrophenbewältigung.³³¹

Seine Hauptaufgabe als Ombudsmann verstanden sowohl der Vorstand der Deutschen Bahn als auch Krasney darin, sich um die »Seelen« der Betroffenen zu kümmern.³³² Die Bestellung des Ombudsmannes resultierte somit aus dem wachsenden Bewusstsein, dass Katastrophen nicht mit dem Abschluss finanzieller Regulierung als bewältigt gelten können. »Die Seelen von Menschen, die ein Trauma durchlitten haben, heilen nicht in ein paar Wochen. Viele benötigen längere Zeit Hilfe, um das Trauma zu verarbeiten«, urteilte Krasney.³³³ Die Hilfsleistungen waren daran orientiert, die längerfristigen, vor allem psychischen Folgen der Katastrophe zu bekämpfen. Darüber hinaus trat Krasney auch beratend in Erscheinung. Er riet besonders jüngeren Menschen davon ab, eine hohe, aber einmalige Abfindung zu akzeptieren, da spätere Folgen nicht abzusehen seien. Die Katastrophenfolgen wurden langfristig betrachtet und waren längst nicht mehr auf die finanzielle Regelung der Entschädigungen und Soforthilfen begrenzt. Krasney erhielt von der Deutschen Bahn einen Fonds für Maßnahmen der »Soforthilfe« und für die Vermittlung von psychosozialer Betreuung.³³⁴

Der Einsatz eines Ombudsmannes sei »Neuland«, stellte Krasney in einer Publikation fest, die er gemeinsam mit einem Journalisten über die Tätigkeit als Ombudsmann herausbrachte.³³⁵ Diese Publikation zielte explizit darauf ab, die Erfahrungen eines Ombudsmannes in einem solchen Falle festzuhalten und daraus Regeln für eine solche Tätigkeit abzuleiten.³³⁶ Krasney hatte mit seiner Feststellung insofern Recht, als in Deutschland bislang bei keinem Fall einer technischen Katastrophe ein Ombudsmann bestellt worden war, um zwischen den Betroffenen und einem Unternehmen zu vermitteln. Die Tätigkeiten ähnelten allerdings stellenweise der Arbeit der Hilfswerke, die bis in die Mitte des Jahrhunderts nach einer solchen Katastrophe Abhilfe für die Betroffenen schaffen sollten. Krasney half beispielsweise bei kurzfristigen finanziellen Schwierigkeiten, was er als »Soforthilfe« bezeichnete.³³⁷ Überdies verteilte er Spenden, die bei der Deutschen Bahn für die Betroffenen ein-

331 DB-AG Geschäftsstelle »Eschede Hilfe«, Organisation der psychologischen und sozialen Betreuung der Deutschen Bahn AG, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 131-135, hier S. 131.

332 Ebd., S. 10.

333 Ebd.

334 Vgl. ebd.

335 Vgl. ebd., S. VII (Vorwort).

336 Vgl. ebd.

337 Vgl. ebd., S. 10.

gegangen waren.³³⁸ Die Erfahrungen, die Krasney im Zusammenhang mit der ICE-Katastrophe sammelte, wendete er später auf eine anschließende Tätigkeit im Zusammenhang mit dem Zugunglück bei Brühl im Jahr 2000 an.³³⁹

Die Hauptunterschiede zwischen der Tätigkeit des Ombudsmannes und der der zuvor beschriebenen Hilfswerke bestanden in der Befassung mit der psychologischen und emotionalen Seite der Katastrophe. Zudem lagen die Zuständigkeiten für die Entschädigungen nicht beim Ombudsmann, sondern bei der Haftpflichtabteilung der Deutschen Bahn.³⁴⁰ Unter die Unterstützungsleistungen des Ombudsmannes und seiner MitarbeiterInnen fielen auch Vermittlungstätigkeiten, wenn die Betroffenen sich mit bestimmten Aufgaben überfordert fühlten. Als Beispiele führte er Hilfe bei Haushaltsauflösungen oder fehlenden Kontovollmachten Hinterbliebener an.³⁴¹ Er unterstützte ein Elternpaar, dessen verstorbener Sohn kurz vor der Disputation gestanden hatte und das dem Sohn postum die Doktorwürde verleihen lassen wollte.³⁴² Auch für die Betreuung und Hilfe für die Einsatzkräfte und RetterInnen sollte der Ombudsmann Maßnahmen bereitstellen oder unterstützen.³⁴³ Darüber hinaus wurden auch von privater Seite, wie bei anderen Fallbeispielen bereits beobachtet, zahlreiche Ferienangebote für die RetterInnen gemacht.³⁴⁴ Diese Praktik hatte sich über das gesamte 20. Jahrhundert erhalten und war fester Bestandteil der gesellschaftlichen Katastrophenbewältigung.

Krasney betonte die Bedeutung, die er dem feinfühligem Umgang mit den Betroffenen beimaß. Diese übersetzte er in der Publikation in Regeln für die Tätigkeit eines Ombudsmannes, zum Beispiel in Bezug auf die Auswahl der Mitarbeitenden. Er hielt es für sinnvoll, einem Ombudsmann im betroffenen Unternehmen erfahrene SekretärInnen zur Seite zu stellen und ebenso PsychologInnen eng in die tägliche Arbeit einzubinden.³⁴⁵ Letztere standen ihm und den MitarbeiterInnen sowohl beratend für die Kommunikation mit den Betroffenen zur Seite als auch zur eigenen psychologischen Begleitung.³⁴⁶ Nicht selten waren der Ombudsmann und seine MitarbeiterInnen mit unermesslichem Leid, Trauer und auch Wut konfrontiert, berichtete Krasney.³⁴⁷

338 Vgl. ebd., S. 73-74.

339 Reiter, Eschede, S. 77-79.

340 Vgl. ebd., S. 10.

341 Vgl. ebd., S. 18-19.

342 Vgl. ebd., S. 28.

343 Vgl. ebd., S. 69-71.

344 Vgl. Eschede-Helfer von Oberstdorf begeistert, in: Eschenblatt 27 (1998) 46, S. 1.

345 Vgl. Reiter, Eschede, S. 14, S. 17-18.

346 Vgl. ebd., S. 18, S. 20-21.

347 Vgl. ebd., S. 18.

Der Stellenwert der psychologischen und psychosozialen Betreuung zeigt, wie sehr sich diese als festes Element im Kanon der Bewältigung von Katastrophen etabliert hatte. Die Tätigkeiten und Regeln, die der Ombudsmann seiner Arbeit zugrunde legte, erinnern an die Feststellungen, die im Zusammenhang mit der Nachsorgegruppe von Ramstein getroffen wurden. Beispielsweise wurden Hinterbliebene und Überlebende nicht gemeinsam in Gruppentreffen betreut.³⁴⁸ Die divergierenden Interessen dieser Betroffenenengruppen hatten sich für die Initiatoren der Nachsorgegruppe von Ramstein deutlich gezeigt. Außerdem sollten die Vorstellungen der Betroffenen hinsichtlich des Ortes und der Gestaltung einer Gedenkstätte berücksichtigt werden, obgleich sie von ihm nicht als allein ausschlaggebend betrachtet wurden.³⁴⁹

Zwei der Hauptprobleme vieler Hinterbliebener aber bestanden in der Entschädigung und der Bemessung von Schmerzensgeld. In diesen Zusammenhängen trat der Ombudsmann vermittelnd auf. Die Entschädigungen fielen ins Aufgabenfeld der Haftpflichtgruppe der Deutschen Bahn. In dieser besaß der Ombudsmann keine Weisungsbefugnis, wirkte aber doch darauf hin, dass Angestellte ausgewechselt wurden, wenn sie mit der Regelung derartiger Schäden emotional überfordert waren oder zu wenig Einfühlungsvermögen besaßen.³⁵⁰ Er besaß damit durchaus Einfluss auf die personelle Zusammensetzung und damit auch in zweiter Instanz Einfluss auf eine günstige Umsetzung der Schadensersatzforderungen der Betroffenen. »Pannen« in der Handhabung und der Kommunikation, von denen die Betroffenen in den Medien berichteten, räumte er in der Publikation ein.³⁵¹ Der Abzug des Schmelzwertes von der Ersatzzahlung für ein zerstörtes Armband einer getöteten Frau oder die Forderung nach Belegen für Taxifahrten, die Angehörige ins Krankenhaus unternahmen, wirkten kleinlich und pietätlos.³⁵² Aus der Sicht des Ombudsmannes wurden diese von ihm nicht intendierten Vorkommnisse von den Medien überspitzt dargestellt und als Beispiele für einen unmenschlichen Umgang der Bahn mit den Betroffenen angeführt.³⁵³ Tatsächlich war die Berichterstattung über die Arbeit des Ombudsmannes nicht ausgeglichen. Die Annahme der Hilfsangebote wurde häufig nur am Rande

348 Vgl. ebd., S. 38.

349 Vgl. ebd., S. 67.

350 Vgl. ebd., S. 16-17.

351 Vgl. ebd., S. 22, S. 26, S. 56.

352 Vgl. »Unser Schmerz soll schwerer wiegen«, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 3. Juni 1999; vgl. Ein Überlebender des Unglücks von Eschede: Tragische Geschehnisse im Buch verarbeitet, in: Cellesche Zeitung vom 10. 5. 2003.

353 Vgl. auch: Die Todesfahrt des ICE 884. Der Schicksalstag von Eschede, ZDF, gesendet am 6. 5. 1999, 20.15 Uhr, in: GemA Eschede, SM 17-19.

in der Berichterstattung erwähnt, einzelne Berichte verteidigten die Arbeit des Ombudsmannes.³⁵⁴

Betroffene betrachteten Taktlosigkeiten sowie den bürokratischen Aufwand im Zusammenhang mit Ersatzforderungen als starke Belastung.³⁵⁵ Zu Beleg- und Attestforderungen seitens der Bahn kamen Auseinandersetzungen mit Versicherungen und Berufsgenossenschaften hinzu, wie der Überlebende Udo Bauch in seiner Publikation über die Ereignisse um das ICE-Unglück berichtet.³⁵⁶ »Meine Erfahrungen in der Schadensabwicklung mit der Deutschen Bahn AG sind schlecht. Meiner Meinung hat die Bahn nicht genügend getan, um die Folgen dieses verschuldeten Unglückes vernünftig zu regulieren«, machte Bauch deutlich.³⁵⁷ Das Versprechen unbürokratischer Hilfe erschien angesichts des hohen Aufwands, von dem einige Betroffene berichteten, nicht erfüllt.³⁵⁸ Einige Betroffene fühlten sich darüber hinaus finanziell getäuscht oder vonseiten des Ombudsmanns schlecht betreut.³⁵⁹ Dass sich niemand an dem Unglück »bereichern« solle, wie der Leiter der Haftpflichtgruppe in einem Fernsehinterview sagte, warf kein günstiges Licht auf die Entschädigungspraxis der Bahn.³⁶⁰

Besonderes Augenmerk lag hinsichtlich der Vermittlung zwischen den Betroffenen und der Deutschen Bahn auf der Frage nach einem angemessenen Schmerzensgeld. Angesichts des Leides und des Verlustes, den die Hinterbliebenen und die Überlebenden hinnehmen mussten, schien ihnen ein hohes Schmerzensgeld angemessen. Betont wurde dabei in vielen Äußerungen der Betroffenen, dass es sich dabei nicht um den Wunsch nach Bereicherung handele, sondern um einen Akt der Reue und der Wiedergutmachung. Dies schien auch den berichterstattenden Medien nur nachvollziehbar zu sein, und so zitierten der *Stern* Heinrich Löwen:

Er verlor in Eschede seine Frau und seine 26-jährige Tochter. Löwen kämpft gemeinsam mit den Mitgliedern der »Selbsthilfe Eschede«, deren

354 »Manchmal kriege ich das heulende Elend«, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 16.1.1999; vgl. Moderner Alptraum, in: Die Welt vom 3.12.1998; für eine wertschätzende Würdigung vgl. Friedrichsen, Flucht aus dem Schmerz, S. 59–60.

355 Bauch, Zugunglück von Eschede überlebt, S. 73.

356 Vgl. ebd., S. 83.

357 Ebd., S. 72.

358 Vgl. ebd.; vgl. auch Reiter, Eschede, S. 60.

359 Vgl. Bürokratisch und ungerecht – Der Kampf der Opfer von Eschede gegen die Bahn, ARD, gesendet am 25.3.1999, Transkript unter [<https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama/archiv/1999/Buerokratisch-und-ungerecht-Der-Kampf-der-Opfer-von-Eschede-gegen-die-Bahn,erste7262.html>], letzter Zugriff am 1.8.2023.

360 Vgl. ebd.; vgl. auch »Unser Schmerz soll schwerer wiegen«.

Gründer und Sprecher er ist, um ein angemessenes Schmerzensgeld. 30 000 Mark hat die Bahn bisher für jeden Toten gezahlt. [...] Dem aufrechten Niederbayern geht es nicht ums Geld, sondern »um das spürbare Bemühen um Sühne«: »Man kann einen Menschen nicht mit Geld bewerten. Aber es geht um den Respekt gegenüber den Hinterbliebenen, um ein Zeichen, dass das Unheil gewürdigt wird, das die Bahn über uns gebracht hat.«³⁶¹

Wie bereits für die anderen Fallstudien dargelegt, ging es den Betroffenen bei ihrer Forderung nach Schmerzensgeld und Kompensation um eine Bemessung ihres Leides und eine Form der Genugtuung. »Es geht nicht nur ums Geld. Wir wollen, dass unser Schmerz mehr Gewicht erhält«, wurde Löwen in einem Beitrag der *Hannoverschen Allgemeinen* zitiert.³⁶² Dies war auch Krasney als Ombudsmann bewusst, wie er deutlich macht. Für viele Menschen werde so der »Wert eines Menschenlebens« bemessen.³⁶³ Dass der erlittene Schmerz in Zahlen ermessen werde, klingt in der Publikation ebenso an.³⁶⁴ Die Dimensionen des Verlustes entsprachen für die Betroffenen offenbar nicht der gezahlten Summe. »Die Relationen stimmen nicht«, bemängelte Löwen.³⁶⁵ Die Zahlung der 30.000 DM war hochumstritten. Die Kosten des zerstörten Zuges waren hoch und wurden aus Versicherungen beglichen. Diese Summe stand für die Betroffenen nicht in einem ausgeglichenen Bezug zu den Zahlungen an die Betroffenen und damit zum Verlust menschlichen Lebens.³⁶⁶

Krasney legte die Entscheidung über die Höhe des Schmerzensgeldes in der Publikation dar: Die Deutsche Bahn entschädigte »wie bei Verschulden«, ohne aber eine Schuld anzuerkennen, da diese juristisch nicht geklärt war.³⁶⁷ Die Frage nach der Schuld der Bahn stellte sich für Krasney nicht – auch nicht im moralischen Sinne. Die Zahlung der 30.000 DM im Sinne eines Schmerzensgeldes sah er als besondere Leistung an, da die Hinterbliebenen nur im Falle nachweisbarer psychologischer Beeinträchtigungen dieses hätten zugesprochen bekommen können.³⁶⁸ Um den Betroffenen und der Deutschen Bahn die er-

361 Vgl. Der Todeszug.

362 »Unser Schmerz soll schwerer wiegen«.

363 Vgl. Reiter, Eschede, S. 51.

364 Vgl. ebd., S. 51, S. 53.

365 Die Bahn zahlt zum Teil nur schleppend, in: *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 3. 6. 1999.

366 Vgl. exemplarisch die dahingehenden Äußerungen anderer Betroffener: »Mein zweites Leben – ein Geschenk«, in: *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 12. 5. 2001.

367 Vgl. Reiter, Eschede, S. 47.

368 Vgl. ebd., S. 47. Der Bundesrat fasste daraufhin eine EntschlieÙung, dass die Gewährung von Schmerzensgeld auch bei Gefährdungshaftung gelten und die Haftungsobergrenze angehoben werden solle. Vgl. Deutscher Bundestag, Unter-

forderlichen Gutachten zu ersparen, plädierte Krasney nach eigenen Angaben vor dem Bahnvorstand für die Zahlung der 30.000 DM.³⁶⁹ Insofern kann die Zahlung dieses Schmerzensgeldes als symbolische Anerkennung des Leides interpretiert werden, da die Bedeutung des Schmerzensgeldes den Beteiligten offenbar bewusst war. Hinsichtlich der Höhe habe dieses über den bisher üblichen Schmerzensgeldern gelegen, doch mit Rücksicht auf andere Unfall-opfer sollte es zugleich nicht enorm hoch ausfallen.³⁷⁰ Viele Betroffene, so Krasney, wollten sich nicht mit Straßenverkehrsopfern vergleichen lassen.³⁷¹ Der Ombudsmann sah allerdings andere unschuldige Unfallopfer in Relation zu den Betroffenen der ICE-Katastrophe und wollte verhindern, das Leid Ersterer durch eine zu hohe Differenz in den gezahlten Beträgen herabzuwürdigen.³⁷² Für die Bemessung einer angemessenen Summe aber legten die Betroffenen ihr empfundenes Leid als Maßstab an und nicht die sonst üblichen Schmerzensgeldzahlungen.

Eine pauschale Zahlung war nicht selbstverständlich gewesen. So hatte Krasney mit dem Bahnvorstand über die Zuteilung von Schmerzensgeld beraten. Denkbar war ein Punktesystem, wie es einige Zeit später nach dem Absturz der Concorde im Jahr 2000 von der Fluggesellschaft, den Versicherern und Vertretern der Hinterbliebenen ausgearbeitet werden sollte.³⁷³ Ziel sei es gewesen, »das Ausmaß der Trauer und des Schmerzes zu messen und demgemäß Schmerzensgeld zu zahlen«, legte Krasney dar und lehnte ein solches Verfahren ab. »In die Herzen der Menschen kann niemand hineinschauen. [...] Leidet eine Mutter stets mehr oder weniger als eine Ehefrau? Schmerzt der Verlust eines jüngeren Menschen mehr als der eines älteren?«³⁷⁴ Insofern sei der allgemeine Betrag von 30.000 DM für alle Verstorbenen und Verletzten gültig gewesen.³⁷⁵ Betroffenheit oder Opferschaft nach Kategorien zu bemessen, lehnte Krasney ab. Damit wurde dem Ausmaß des Leids eine finanzielle Zuwendung beigemessen. Sie wurde zwar pauschalisiert, doch zugleich wurden keine Unterschiede hinsichtlich von Betroffenheit konstruiert. Insofern waren dadurch alle Hinterbliebenen und Verletzten gleichermaßen »Opfer« der Katastrophe.

Zwischen der »Selbsthilfe Eschede« und dem Ombudsmann ist eine Frontstellung zu erkennen. Nicht zuletzt aufgrund seines Standpunktes hinsicht-

richtung durch den Bundesrat, Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung von Vorschriften der Gefährdungshaftung, Drucksache 13/11199 vom 23. 6. 1998.

369 Vgl. Reiter, Eschede, S. 47–51.

370 Vgl. ebd., S. 53.

371 Vgl. ebd., S. 53.

372 Vgl. ebd.

373 Vgl. ebd., S. 52.

374 Ebd.

375 Vgl. ebd.

lich der Bemessung der Schmerzensgeldzahlungen wurde Krasney von den Personen in der Selbsthilfe als »deren Mann« (der Deutschen Bahn AG) betrachtet. Diese hingegen vermutete, dass die »Opfer« von Eschede, die Verletzten und Hinterbliebenen, ihr eigenes Leid durch die mediale Aufmerksamkeit als schwerwiegender auffassten als das anderer unschuldiger Unfallopfer und aus diesem Grunde besonders hohe Forderungen stellten.³⁷⁶ Krasney interpretierte dies als persönliche Versuche der Traumabewältigung.³⁷⁷ In diesem Zusammenhang stellte sich für Krasney die Frage, inwieweit er die »Selbsthilfe«, in der seiner Ansicht nach vor allem Hinterbliebene organisiert seien, als repräsentativ für alle Betroffenen betrachten könne.³⁷⁸ Die Zahlen der darin Organisierten waren ihm nicht genau bekannt und Angaben schwankten zwischen 35 und 80 Personen.³⁷⁹ Einzelne Betroffene waren sehr aktiv und hatten eine breite Medienpräsenz, sodass sie und ihre Forderungen besonders stark rezipiert wurden. Diese Betroffenen stellten über die Medien eine deutliche Sichtbarkeit der Betroffenen oder Opfer her, während andere Betroffene und Ansichten dahinter zurücktraten. Mehrere Klagen, an denen auch häufig Betroffene der »Selbsthilfe« beteiligt waren, scheiterten vor den Gerichten.³⁸⁰ Eine Klage in den USA, die durch die Beteiligung einer bei Eschede verletzten US-Bürgerin möglich gemacht worden wäre, kam nicht zustande.³⁸¹

Zusammenfassend festzustellen ist, dass sich das Ansinnen der Deutschen Bahn, einen Ombudsmann einzuschalten, um Konflikten vorzubeugen und das eigene Ansehen zu bewahren, nicht gänzlich erfüllen konnte. Der Ombudsmann Krasney betrachtet rückblickend seine Arbeit auch als einen Prozess des Wissenszugewinns. Seine Tätigkeit war auch experimentelle Arbeit hinsichtlich der Frage, wie mit derartigen Katastrophen umzugehen sei.³⁸² Deutlich wurde, dass Bewältigung als längerfristiger Prozess aufgefasst wurde und eher aus Maßnahmen zur Linderung der Folgen bestand als aus abschließenden Handlungen. »Bewältigung« zielte somit nicht mehr auf ein

376 Vgl. ebd., S. 53.

377 Vgl. ebd., S. 62.

378 Vgl. ebd., S. 61.

379 Vgl. ebd.

380 Vgl. basierend auf der dpa-meldung: Eschede-Katastrophe erstmals vor Gericht, in: Neue Presse vom 20. 2. 2002; Vgl. Eschede-Hinterbliebene wollen in den USA Klagen einreichen, in: Cellesche Zeitung vom 21. 2. 2002.

381 Vgl. Millionenklage in Maryland, in: Der Spiegel 8 (2002), S. 66-67; Eschede: US-Anwalt droht Bahn mit Milliardenklage, in: SpiegelOnline vom 19. 4. 2003, [<http://www.spiegel.de/panorama/eschede-us-anwalt-droht-bahn-mit-milliardenklage-a-245481.html>], letzter Zugriff am 14. 2. 2018; Eschede: Klage in den USA geplatzt, in: Neue Presse vom 27. 5. 2004.

382 Vgl. Reiter, Eschede, S. 81.

Ende der Beschäftigung mit dem Unglück. Die Zahlung von Schmerzensgeld wurde nicht nur von den Betroffenen, sondern auch vom Ombudsmann und auch dem Bahnvorstand als symbolische Anerkennung des Leids aufgefasst. Über die Höhe dieser Zahlung allerdings waren sie sich mit den Betroffenen nicht einig, da unterschiedliche Maßstäbe für Gerechtigkeit angelegt wurden. Eine solche Auffassung der Funktion von Schmerzensgeld, die den rechtlichen Bestimmungen widersprach, ist bei den übrigen Fallstudien nicht zu erkennen. Die Frage, inwieweit diese Zahlung als Musterbeispiel für andere Technikkatastrophen auf deutschem Boden gelten kann, ist nicht eindeutig zu klären, doch ist eine Orientierung daran durchaus möglich.

»Psychologische Triage«. Kontingenzmanagement der Opferwerdung

Die psychosoziale Nachbetreuung der Betroffenen wurde durch Erhebungen mittels Fragebögen wissenschaftlich dokumentiert und ausgewertet. Dies bezog sich weniger auf die Einsatzkräfte als auf die Überlebenden und Hinterbliebenen des Unglücks. Neben psychologischen Praktiken der Selbstthematisierung und Narrativierung zur Abschwächung oder Vermeidung negativer Reaktionen wurde von PsychologInnen nach Faktoren gesucht, die auf eine mögliche Opferwerdung hindeuten oder diese begünstigen konnten. Opfer waren in diesem Zusammenhang Menschen, die nicht nur eine körperliche Verletzung oder einen Verlust eines Angehörigen erlitten hatten, sondern unter seelischen Qualen und damit einhergehenden Beeinträchtigungen litten.

Mit Fragebögen sollten gefährdete Personen herausgefiltert werden, bei denen anhand ihrer Angaben davon ausgegangen werden konnte, dass sie eine Traumafolgestörung entwickeln könnten. Insofern erschienen psychische Folgen im doppelten Sinne kontingent: Die Opferwerdung, nämlich die Entwicklung von Traumafolgestörungen, wurde nicht als zwangsläufig, aber als möglich und gefährlich angesehen. Diese Personen galt es frühzeitig zu finden und einer Nachsorge oder einer Therapie zuzuführen – vorausgesetzt, die betreffende Person nahm dieses Angebot auch an. Insofern wurde das Trauma zu einer Frage des Kontingenzmanagements.

Die Opferwerdung wurde als von der »Schwere« der erlebten Situation, ihres zeitlichen Andauerns, aber auch von negativen Erfahrungen nach dem Unglück oder Vorbelastungen abhängig betrachtet.³⁸³ Das Entstehen einer Posttraumatischen Belastungsstörung wurde darüber hinaus als zeitlich verzögert angenommen, was eine weitere Schwierigkeit hinsichtlich der Diagnose

383 Vgl. Andreas Hammel, Entwicklung des Kölner Risikoindex für Betroffene von Verkehrsunfällen, Publikationsserver der Universität Köln, [<https://kups.ub.uni-koeln.de/1525/>], letzter Zugriff am 28. 7. 2023, S. 130.

und der Therapie bedeutete, zugleich aber auch ein Zeitfenster bot, um präventiv einzugreifen.³⁸⁴

Als Ergänzung zu den damals bereits vorliegenden Versionen des »Kölner Risikoindex« für Opfer von Gewalt oder für Bundeswehrsoldaten wurde mittels der Befragung von Überlebenden und Hinterbliebenen des ICE-Unglücks von Eschede und des Zugunglücks von Brühl ein Risikoindex für Opfer von Verkehrsunfällen entwickelt. Der Fragebogen basierte im Wesentlichen auf einem Fragebogen für Opfer von Gewaltverbrechen und rückte damit zumindest die psychischen Auswirkungen von Unfällen bzw. technischen Katastrophen in deren Nähe. Er richtete sich an Personen außerhalb der psychologischen Fachwelt, damit auch »Laien«, die professionell mit Opfern von Unfällen zu tun hatten, RisikopatientInnen »herausfiltern« und sie psychologischer Beratung »zuweisen« konnten.³⁸⁵ Auch in diesem Zusammenhang diente die ICE-Katastrophe beziehungsweise die Beobachtung der Betroffenen dazu, Wissen zu generieren und festzuschreiben, um es zukünftig nutzbar zu machen.

Der Risikoindex beruhte auf zwei zentralen Annahmen. Erstens seien Betroffene von Unfällen einer von drei Gruppen zuzuordnen: denjenigen, die sich schnell vom Erlebten erholten, denjenigen, die mit dem Erlebten im Alltag zurechtkämen, dabei aber labil seien und denjenigen, die zu den RisikopatientInnen gehörten und Gefahr liefen, ein chronisches Trauma davonzutragen.³⁸⁶ Entscheidend war für die forschenden Psychologen zweitens, ob eine Belastungsreaktion chronisch wurde und die Symptome, die sich bei vielen einstellten – so zum Beispiel Reaktionen wie Schreckhaftigkeit, Schlafstörungen, Wiedererleben der Situation oder Vermeidungsverhalten – nach mehreren Wochen nicht abklangen.³⁸⁷

Aufgrund der geringen Probandenzahl ist das Ergebnis der Befragung nicht repräsentativ und unterscheidet sich je nach Fallstudie. Drei Haupt-Risikofaktoren stellte die Arbeit für die Traumatisierung der Betroffenen der ICE-Katastrophe fest: ein niedriges Bildungsniveau, Vortraumatisierung und negative Erfahrungen mit Institutionen.³⁸⁸ Die gestellten Fragen des Screeningbogens begrenzten das Antwortspektrum, doch zeigen die Fragezusammenstellung und die Beantwortung gleichermaßen, dass die Kommunikation mit öffentlichen Institutionen sowohl von den Entwicklern des Fragebogens als auch von den Antwortenden als (potenzielle) Quelle für

384 Vgl. ebd.

385 Vgl. ebd., S. 3.

386 Vgl. ebd., S. 70.

387 Vgl. ebd., S. 14-19; 70-71.

388 Vgl. ebd., S. 130. Bei der Angabe von hohem oder niedrigem Bildungsniveau als Risikofaktor widerspricht sich die Studie. Vgl. S. 130 und S. 137.

Probleme der Betroffenen bewertet wurde. Ein höheres Bildungsniveau wurde als komplementär zu höheren kognitiven Selbsterholungsressourcen interpretiert.³⁸⁹ Zwar wurde dezidiert nach Risikofaktoren gesucht, doch im Umkehrschluss war man zugleich Resilienzfaktoren auf der Spur.

Die Studie bot darüber hinaus Beschreibungen des Erlebens der Opferschaft. Dies stellte einen Perspektivwechsel von der Sicht der Rettungsverantwortlichen und ÄrztInnen zur Betrachtung der Situation durch die Opfer dar. Die Objektivierung der Verletzten vor allem in medizinischen Kontexten führte nach Aussagen der Studie zum Gefühl des Kontrollverlustes im eigenen Leben, insbesondere im Zusammenhang mit dem Aufenthaltsort oder der Kontrolle über den eigenen Körper.³⁹⁰ Als lindernd wurde beschrieben, den betreffenden Personen deutlich zu machen, dass sie Opfer äußerer Umstände und nicht ihrer eigenen Handlungen seien und auch so wahrgenommen würden.³⁹¹ Die Entschuldung für den eigenen Zustand wurde, wie bereits in anderen Zusammenhängen, als besonders entlastend angesehen.

Einzelne Psychologen nannten den Einsatz des Index »psychologische Triage«, andere verwendeten den Begriff »Screening«.³⁹² Die Logik dahinter entsprach tatsächlich im weitesten Sinne der medizinischen Triage: Der Risikoindex sollte als »Filter« dienen, um diejenigen Personen anhand von Zuordnung zu ausgewählten Kategorien ausfindig zu machen und zu behandeln, die Hilfe am dringendsten nötig hatten, um der Entwicklung einer Posttraumatischen Belastungsstörung oder anderen Traumafolgestörungen vorzubeugen beziehungsweise Betroffene zu therapieren. Im Zusammenhang mit dem ICE-Unglück verstärkte sich die Forschung in Hinsicht auf Ansatzpunkte effektiver seelischer Hilfe jenseits von Versorgungsfragen und körperlicher Heilung noch einmal mit dem Ziel, diese weiterzuentwickeln und verfügbarer zu machen. Nicht allein die finanzielle Absicherung und die bestmögliche Heilung wurden nicht mehr nur als notwendig, sondern als grundlegend erachtet und psychologische Hilfe kam als weitere Dimension hinzu.

»Sekundäröpfung« und Hilfe für Helfer

Im Bewusstsein, dass das Zugunglück und der Anblick der Verletzten und Toten eine seelische Belastung für die zahlreichen Rettungskräfte und HelferInnen – professionell oder freiwillig – darstellen konnten, wurde die

389 Vgl. ebd.

390 Vgl. ebd., S. 131.

391 Vgl. ebd.

392 Vgl. ebd.

»Koordinierungsstelle Einsatznachsorge« als vorübergehende Kooperation verschiedener Rettungsorganisationen gegründet und als längerfristiges Projekt weitergeführt.³⁹³ Unter dem Titel »Hilfe für Helfer« wurde vier Jahre nach der Katastrophe eine Publikation über die Einsatznachsorge veröffentlicht. Die Beteiligten dokumentierten darin sowohl die erstmalige Konstituierung einer solchen Koordinierungsstelle als auch die Arbeit mit den Einsatzkräften, und beabsichtigten, daraus entwickelte Modelle für psychosoziale Hilfe in derartigen Katastrophenfällen vorzuschlagen.³⁹⁴

Die RetterInnen bekamen ein angeleitetes *Debriefing* nach Ihrem Einsatz angeboten. Das Verfahren zu dieser Gruppenkrisenintervention orientierte sich am *Critical Incident Stress Debriefing* (CISD) beziehungsweise an der »Stressbearbeitung nach belastenden Ereignissen« (SBE), das von den amerikanischen Psychologen Jeffrey Mitchell und George Everly entwickelt wurde und auch im deutschen Kontext zur Anwendung kam.³⁹⁵ Nachsorge für Einsatzkräfte gab es in Deutschland seit den 1990er Jahren. Seit dem Flughafenbrand von Düsseldorf hatten Mitwirkende die »Bundesvereinigung Stressbearbeitung nach belastenden Ereignissen« gegründet, die nach derartigen Ereignissen zu Hilfe gerufen werden konnte.³⁹⁶ Bei der Methode handelte es sich um ein strukturiertes und angeleitetes Gespräch, bei dem nach den schlimmsten Erfahrungen, nach Geräuschen, Empfindungen und Stresssymptomen und nach belastenden Vorerlebnissen gefragt wurde.³⁹⁷ Damit ging die Vorstellung einher, dass das Erlebte im Sinne einer »Verarbeitung« besser eingeordnet werden konnte. In diesen Einzel- oder Gruppengesprächen sollten die Einsatzkräfte ihre Eindrücke in Worte fassen und besonders belastende Momente teilen.³⁹⁸ Dies sollte explizit im Beisein anderer geschehen, die ebenfalls am Rettungseinsatz teilgenommen und somit ähnliche Er-

393 Vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, *Hilfe für Helfer*, S. 88.

394 Vgl. ebd., S. 11–12.

395 Jeffrey Mitchell, George Everly, *Stressbearbeitung nach belastenden Ereignissen. Zur Prävention psychischer Traumatisierung*, (deutsche Ausgabe herausgegeben von Andreas Igl, Joachim Müller-Lange), Edewecht, Wien 1998.

396 Vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, *Hilfe für Helfer*, S. 252; »1996 haben sich in der SBE-Bundesvereinigung diejenigen zusammengeschlossen, die im Rahmen ihrer täglichen Arbeit in den Einsatzorganisationen mit einsatzspezifischen Belastungen von Einsatzkräften konfrontiert wurden und nach Möglichkeiten der Unterstützung suchten. Kristallisationspunkt war vor allem der Flughafenbrand in Düsseldorf 1996, wo erstmals eine größere Einsatznachsorge stattfand.« Website der Bundesvereinigung Stressbearbeitung nach belastenden Ereignissen e. V., [<https://www.sbe-ev.de/index.php/en/wir-ueber-uns/sbe-in-kuerze>], letzter Zugriff am 26. 6. 2023.

397 Vgl. Mitchell, Everly, *Stressbearbeitung nach belastenden Ereignissen*, S. 24, S. 95–96; vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, *Hilfe für Helfer*, S. 182; 190.

398 Mitchell, Everly, *Stressbearbeitung nach belastenden Ereignissen*, S. 24, S. 95–96.

fahrungen gemacht hatten.³⁹⁹ Zuvor waren die Einsatzkräfte über das Konzept der Posttraumatischen Belastungsstörung aufgeklärt worden. Ihnen wurde daraufhin erklärt, dass die Fragen dazu dienten, »sich an das Geschehene zu erinnern und Erinnerungsfetzen zu integrieren«.⁴⁰⁰ Erkennbar wird, dass das Debriefing darauf abzielte, das Geschehene für sich selbst in eine eigene kohärente Erzählung zu integrieren. Die Erlebnisse sollten für die Betroffenen durch die Erzählung begreiflich und abrufbar gemacht werden. Auch an dieser Stelle erweist sich die Bedeutung der Narrativierung von Katastrophen – in diesem Fall für persönliche Nachsorge. Vergleicht man die mündlichen Erlebnisberichte einzelner Beteiligter, so stellt man fest, dass diese über die Jahre seit 1998 beinahe wortgleich bleiben.⁴⁰¹

Das Ziel war es, traumatische Belastungsstörungen zu vermeiden oder zu vermindern. Etwa ein Drittel derer, die im Juni 1998 in Eschede im Einsatz gewesen waren, nahm im Laufe der ersten 14 Tage nach der Katastrophe an einer solchen Sitzung teil.⁴⁰² Die Methode war allerdings nicht unumstritten, sahen Kritiker doch die Möglichkeit der weiteren Traumatisierung der zuhörenden Einsatzkräfte in einem Gruppendebriefing.⁴⁰³ Über die kurz nach der Katastrophe für die Einsatzkräfte angebotenen Interventionen hinaus wurde eine telefonische Beratung für alle, die sich von der Katastrophe betroffen sahen, eingerichtet.⁴⁰⁴ Längerfristig sollte für alle von der ICE-Katastrophe Betroffenen Zugang zu psychosozialer Hilfe gewährleistet werden.⁴⁰⁵

Aus der bisherigen Betrachtung ergibt sich, dass psychologische beziehungsweise psychosoziale Hilfe sich zu einem festen Bestandteil der Katastrophenbewältigung entwickelte, die nicht nur die Überlebenden und Hinterbliebenen, sondern auch die Einsatzkräfte betreffen sollte. Nach dem SEB konnten Letztere sogar zu »Sekundäröpfen« werden, da sie durch ihre Tätigkeiten potenziell traumatisierenden Eindrücken ausgesetzt waren und die Traumatisierung der direkt von der Katastrophe betroffenen »Primäröpfen«

399 Vgl. ebd.

400 Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, *Hilfe für Helfer*, S. 23.; vgl. dazu auch Mitchell, Everly, *Stressbearbeitung nach belastenden Ereignissen*, S. 117.

401 Vgl. zum Beispiel die Erzählungen Joachim Griess': Vgl. die Sondersendung: NDR aktuell Extra, 10 Jahre nach der Katastrophe, NDR, gesendet am 3. 6. 2008, ohne angegebene Uhrzeit, Mitschnitt in GemA Eschede, SM 17-19.

402 Vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, *Hilfe für Helfer*, S. 84.

403 Vgl. Karin Clemens, Christian Lüdke, *Debriefing kann schaden*, in: *Deutsches Ärzteblatt* 99 (2002) 7, S. 316; auf die Kritik gehen ein: Stephanie Ferner, Bern Willkomm, *Positive Effekte des Debriefings*, in: *Deutsches Ärzteblatt* 99 (2002) 10, S. 464-465.

404 Vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, *Hilfe für Helfer*, S. 40.

405 Vgl. ebd.

miterlebten.⁴⁰⁶ Einsatzkräfte konnten aus psychologischer Sicht zu Opfern werden. Die Evaluation des Projekts ergab, dass schätzungsweise sechs Prozent der HelferInnen und Einsatzkräfte ein halbes Jahr nach der Katastrophe eine Posttraumatische Belastungsstörung entwickelt haben, allerdings schränken die Autorinnen und Autoren diese Angabe ein, da die Befragung anonym und freiwillig per Post ablief, sodass keine verlässlichen Aussagen über die Zahl der Betroffenen getroffen werden konnten.⁴⁰⁷

Neben dem Wunsch, die einzelnen Helferinnen und Helfer zu entlasten, sollte durch die psychosoziale Nachsorge auch mit der Ressource »Mensch« nachhaltig umgegangen werden, da psychische Beschwerden Gründe für die Aufgabe der Rettungstätigkeit sein konnten.⁴⁰⁸ Bereits der erste Satz der Einführung in die SEB machte auf den Umstand aufmerksam, dass die Intervention nach belastenden Ereignissen und das Ziel, Posttraumatische Belastungsstörungen zu vermeiden, nicht zuletzt eine Reaktion auf das Bewusstsein waren, dass eine Gesellschaft stets Personen benötigt, die im Katastrophenfall einsatzbereit sind und zu den Versuchen der Bewältigung beitragen können. Insofern besaß die psychosoziale Hilfe auch eine Komponente des Kontingenz- und Ressourcenmanagements. Positive Kontingenz, also Personalstärke für den Ernstfall zur Schaffung von Handlungsmöglichkeiten, sollte erhalten bleiben, negative Kontingenz, das Opferwerden, sollte vermieden werden. In seinem Vorwort für die Publikation zeigte sich der niedersächsische Ministerpräsident Sigmar Gabriel »froh« darüber, gemeinsam mit der Bundesregierung und der Koordinierungsstelle etwas zur »seelischen Verarbeitung des Erlebten für die vom ICE-Unfall Betroffenen leisten« zu können. Außerdem betonte er, dass Landes- und Bundesregierung finanziell dazu beigetragen hätten, Modelle für die psychosoziale Betreuung der Hilfeleistenden in einem Katastrophenfall zu entwickeln, um auch zukünftig Hilfe anbieten zu können.⁴⁰⁹ Deutlich zeigt sich also auch hier die Tendenz, im Zusammenhang mit der Katastrophe produziertes Wissen über die Bewältigung zu verstetigen, in Modelle zu überführen und so besser auf eine erneute Katastrophe und deren Bewältigung vorbereitet zu sein. Auch aus diesem Grunde war die Auseinandersetzung mit den Folgen notwendig. Nach der ICE-Katastrophe wurde die Bereitstellung psychosozialer Angebote im Katastrophenschutz stärker forciert. Die Annahme, dass eine Katastrophe nicht mit dem Ende der Rettungsarbeiten zu Ende und bewältigt sein konnte, zeigte sich anhand dieser Entwicklungen.

406 Mitchell, Everly, Streßbearbeitung nach belastenden Ereignissen, S. 19.

407 Vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Hilfe für Helfer, S. 208.

408 Mitchell, Everly, Streßbearbeitung nach belastenden Ereignissen, S. 19.

409 Sigmar Gabriel, Vorwort, in: Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Hilfe für Helfer. Einsatznachsorge nach dem ICE-Unglück in Eschede. Dokumentation – Modelle – Konsequenzen, Hannover 2002, S. 10-II, hier S. 10.

5.6 Erinnern, versöhnen, mahnen: Das Gedenken an die ICE-Katastrophe

Das Erinnern an die ICE-Katastrophe erhielt bereits wenige Jahre später einen Ort: eine Gedenkstätte neben der neu errichteten Brücke in Eschede. Dieser Ort wurde zum Ausgangspunkt erinnerungspolitischer Debatten, in denen es darum ging, wer wie an eine derartige Katastrophe erinnern sollte und welche Facetten eine erinnernde Bewältigung berücksichtigen musste.

»Nicht das Ramstein der ICE-Strecke«. Zur »Bewältigung« der Katastrophe des Ortes Eschede

Die EinwohnerInnen Eschedes hatten viel für die Verletzten, Toten, Hinterbliebenen und Rettungskräfte getan. Viele hatten mitgeholfen, hatten die Rettungskräfte gepflegt oder sich der Angehörigen angenommen.⁴¹⁰ Der Name des niedersächsischen Ortes am Rande der Lüneburger Heide solle nicht zum Synonym für die Katastrophe werden, hoffte der stellvertretende Gemeindeverwaltungschef Klaus Drögemüller wenige Tage nach der Katastrophe.⁴¹¹ »Wir sind nicht das Ramstein der ICE-Strecke«, zitierte ihn die *Süddeutsche Zeitung*.⁴¹² Die Flugtagkatastrophe von Ramstein, für die der Ortsname zum Synonym geworden war, war sowohl hinsichtlich seiner Entstehungsgeschichte als auch der Rettungs- und Nachgeschichte durch und durch negativ konnotiert. Mit seinen Sorgen und Hoffnungen war Drögemüller nicht allein, und so betonten der Samtgemeindedirektor Fritz Kiemann, der Oberkreisdirektor Klaus Rathert und der Samtgemeindebürgermeister Hubertus Bühmann die vorbildliche Hilfeleistung, die die Escheder Gemeindemitglieder gemeinsam mit Einsatzkräften und ÄrztInnen geleistet hatten.⁴¹³ Dahinter stand die Furcht vor einem Imageschaden des Ortes, dessen Gemeinde sich in den 1990er Jahren um eine Belebung des Tourismus und eine Verbesserung der Lebensqualität der Einwohnenden, um die infrastrukturelle Anbindung an den Zug- und Autoverkehr und eine Aufwertung als wirtschaftlicher Standort bemühte.⁴¹⁴ Für die Ver-

⁴¹⁰ Vgl. Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Hilfe für Helfer, S. 15.

⁴¹¹ Eschede will nicht als Rammstein [sic!] der ICE-Strecken behandelt werden, in: Cellesche Zeitung vom 6. 6. 1998.

⁴¹² Am Ort der entgleisten Hoffnungen, in: Süddeutsche Zeitung vom 5. 6. 1998.

⁴¹³ Eschede will nicht als Rammstein der ICE-Strecken behandelt werden.

⁴¹⁴ Vgl. ebd.; vgl. Der schwere Abschied vom Unglück, in: Süddeutsche Zeitung vom 19. 6. 1998; vgl. exemplarisch für Veranstaltungen: Der Bahnhofsball rollt, in: Eschenblatt 28 (1999) 29, S. 1; vgl. 4. Juli Bahnhofseinweihung, in: Eschenblatt 28 (1999) 24, S. 1; Eschede freut sich auf Rolf Zuckowski, in: Eschenblatt 27 (1998)

waltungschefs Eschedes war der »Blick nach vorn« hinsichtlich des Fortbestehens dieser Bemühungen offensichtlich von großer Bedeutung. In den folgenden Monaten und Jahren nach der Katastrophe erfolgten vonseiten der Escheder Gemeinde Anstrengungen, die Katastrophe in die Ortsgeschichte zu integrieren, ohne sie allgegenwärtig in den Vordergrund treten zu lassen. Ausdruck dessen waren Ausstellungen, die Realisierung des geplanten Bahnhofsumbaus und die Bemühungen um angemessene Gedenktage und eine Gedenkstätte.⁴¹⁵ Den Kirschgarten der Gedenkstätte, dessen 101 Bäume an die Toten der Katastrophe erinnern sollten, »als unseren Teil der Bewältigung zu begreifen«, legte Vize-Gemeindeschef Drögemüller im Zusammenhang mit dessen Planung seine Sichtweise dar, »ist eine Chance für Eschede«.⁴¹⁶ Die Gedenkstätte in Eschede, auf die unten noch eingegangen wird, wurde zum Bestandteil einer Katastrophenbewältigung, die hier als »erinnernde Bewältigung« bezeichnet werden soll. Träger dieser erinnernden Bewältigung waren zuvorderst die Gemeinde und die Betroffenen. In einem Interview mit einem Feuerwehrmann, der 1998 an den Rettungs- und Bergungsarbeiten beteiligt war, äußerte dieser, an der Gedenkstätte regelmäßig nach dem Rechten zu sehen. Dies sei seine Art der »Vergangenheitsbewältigung«, wie er es nannte.⁴¹⁷

In den Jahren nach der Katastrophe, so legte der Bürgermeister Eschedes, Heinz Carstens, 2001 anlässlich der Eröffnung der Gedenkstätte dar, sei das Reden über die Katastrophe zunächst verstummt.⁴¹⁸ Carstens vermutete als Ursache auch die Unbegreiflichkeit der Katastrophendimension, die nicht in Worte zu fassen gewesen sei.⁴¹⁹ Carstens Rede machte die Notwendigkeit einer Vereinbarkeit von Erinnerung und der Selbstbehauptung des Ortes und seines Namens notwendig. Seine Gedanken zur Bewältigung der Katastrophe des Ortes wiesen erstens Elemente der Integration der Katastrophe in die Erzählung des Ortes auf. Für ihn war die Katastrophe »überwunden«, »wenn wir nicht mehr zusammenzucken, wenn der Name Eschede im Zusammenhang mit einer Meldung über das Unglück genannt wird.«⁴²⁰ Zweitens aber besaßen seine Vorstellungen auch Anklänge eines erzählerischen Abschlüssens mit der Katastrophe, nämlich »wenn wir nicht mehr bei der Planung eines

31, S. 1, Fünfte Jahreszeit – Das Leben geht weiter, in: Eschenblatt 27 (1998) 29, S. 1; Ab Freitag »hören & sehen Eschede '98«, in: Eschenblatt 27 (1998) 27, S. 1.

415 Vgl. exemplarisch: Am Ort der entgleisten Hoffnungen. Fotografie von Stephan Erfurt, in: Eschenblatt 27 (1998) 28, S. 1; Unglücks-Jahrestag 3. Juni, in: Eschenblatt 28 (1999) 21, S. 1-2.

416 Eschede – ein Jahr nach der Katastrophe, in: Hamburger Abendblatt vom 2. 6. 1998.

417 Interview mit Michael Besoke, in: Das Zugunglück von Eschede. Die Narbe.

418 Vgl. Ansprache des Bürgermeisters Heinz Carstens anl. der Feierstunde zur Einweihung des Mahnmals in Eschede am 11. 5. 2003, in: GemA Eschede, SM 17-12.

419 Vgl. ebd.

420 Ebd.

dörflichen Vorhabens nach der Vereinbarkeit mit dem ICE-Unglück fragen«. ⁴²¹ Der lokale Umgang des Ortes mit der Katastrophe basierte auch weiterhin, wie in vorherigen Jahrzehnten und bei anderen Katastrophenereignissen darauf, mit der Katastrophe abzuschließen.

Zahlreiche Menschen kamen nach Eschede, um die Unfallstelle anzusehen. Die BesucherInnen wurden unterschiedlich bewertet: Während einige AnwohnerInnen sich von ihnen gestört fühlten, sahen andere darin eine Art der »Bewältigung« für Menschen, die von der Katastrophe betroffen waren oder aber, aufgewühlt vom Geschehen, Antworten suchten. ⁴²² Die Gemeinde stellte eine Arbeitskraft ein, die den anfänglichen Besucherstrom lenken und Auskünfte erteilen sollte. ⁴²³ Auch vier Jahre nach der Katastrophe reisten Menschen an den Unglücksort, der für einzelne Besuchende zum Anlass der Reflexion eigener Erfahrungen wurde. »Wissen Sie«, gab die Süddeutsche Zeitung die Äußerung eines Besuchers und Überlebenden der Katastrophe von Ramstein im Jahr 2002 wieder, »ich war in Ramstein dabei. [...] Jetzt, 14 Jahre später, ist er wieder an einem Ort, der in Deutschland zum Synonym für Desaster geworden ist, für menschengemachte Desaster.« ⁴²⁴ Die Orte Eschede und Ramstein waren assoziativ über die beiden Unglücke verbunden, so unterschiedlich sie auch hinsichtlich der Katastrophenursache und der beteiligten Großtechnik erscheinen mochten. Die Katastrophe von Eschede erinnerte sowohl die BewohnerInnen des kleinen Ortes als auch Überlebende von 1988 an »Ramstein«.

Die Verwaltung und die Bevölkerung Eschedes standen also für vor der Aufgabe, die Katastrophe nicht nur jeweils persönlich, sondern auch für den Ort selbst zu bewältigen. Die Medienberichterstattung griff den Umgang Eschedes als Ortschaft mit der Katastrophe immer wieder auf. Betont wurde dabei einerseits die trotz aller Bemühungen entstandene kollektive Assoziation des Ortsnamens mit der Katastrophe und andererseits das Beharren auf einem Leben nach der Katastrophe. ⁴²⁵ Die Katastrophe war weder für die EinwohnerInnen Eschedes noch für diejenigen, die sich von ihr in irgendeiner Weise betroffen fühlten, abgeschlossen. So entstand auch für Eschede eine Geschichte nach der Katastrophe, die vor allem vom Weiterleben und von der gleichzeitigen Integration der Katastrophe handelte.

⁴²¹ Ebd.

⁴²² Vgl. Touristen nerven Anwohner, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 3. 6. 1999; vgl. Das Mitgefühl geht, die Trauer bleibt, in: Heutzutage vom 10. 6. 1999.

⁴²³ Vgl. ebd.

⁴²⁴ Reymer Klüver, Ein Heidedorf spürt lange Schatten, in: Süddeutsche Zeitung vom 28. 8. 1998.

⁴²⁵ Vgl. Eschede will nicht als Rammstein der ICE-Strecken behandelt werden; vgl. Trost für Angehörige und Helfer.

Unter anderem deshalb wurde Eschede im Jahr 2014 zum Ziel eines Journalistenteams aus Südkorea, das nach dem Fährunglück im selben Jahr Bewältigungsmaßnahmen nach Technikkatastrophen in Deutschland recherchierte.⁴²⁶ Am 16. April 2014 war die Fähre Sewol vor der südkoreanischen Insel Jindo mit 476 Passagieren und Besatzungsmitgliedern gesunken.⁴²⁷ 304 Personen starben bei diesem Fährunglück, für das ein Gericht im Jahr 2018 den Staat und die Reederei verantwortlich machte.⁴²⁸ Im Zusammenhang mit der Katastrophe war nicht nur Kritik an den Sicherheitsvorkehrungen, sondern auch an der Rettungsorganisation und dem Umgang mit den Opfern aufgekommen.⁴²⁹ Der Untergang der Sewol wurde zum Skandal und erforderte es, einen Umgang mit der Katastrophe und seinen Folgen zu suchen – unter anderem anhand Beispielen aus Deutschland.⁴³⁰ Vielfach wurden bereits die Bestrebungen zur Ableitung von Regeln bezüglich eines Umgangs mit den Folgen von Technikkatastrophen beschrieben. In diesem Fall ging die in Deutschland lebende Korrespondentin Im Chin auf diese Bestrebungen ein und versuchte sie für den Sender KBS (Korean Broadcasting System) zu nutzen.⁴³¹ Dies zeigt auf, dass Versuche der Bewältigung auch international mehrdimensional, und nicht nur auf rettungstechnische und finanzielle Aspekte reduziert gedacht wurden. Die Beziehungen Südkoreas und der Bundesrepublik sind nicht zuletzt auch durch die Parallelen hinsichtlich der nationalen Teilung geprägt. Auch ein Ideenaustausch der beiden hochtechnisierten Länder in Bezug auf kulturelle und gesellschaftliche Bewältigung technischer Katastrophen war offenbar naheliegend.⁴³²

426 Joachim Griess, Nach Fährunglück. Koreaner recherchieren in Eschede, in Cellesche Zeitung online, [<https://www.cz.de/Celler-Land/Eschede/Nach-Faehrunglueck-Koreaner-researchieren-in-Eschede>], letzter Zugriff am 3. 7. 2023.

427 Vgl. Untergang der Fähre Sewol, in: KBS World vom 28.4.2024 [https://world.kbs.co.kr/service/contents_view.htm?lang=g&menu_cate=business&cid=&board_seq=144757], letzter Zugriff am 30. 11. 2025.

428 Vgl. Gericht erkennt staatliche Verantwortung für Sewol-Unglück an, KBS World German vom 22. 7. 2018, [http://world.kbs.co.kr/service/contents_view.htm?lang=g&menu_cate=issues&cid=&board_seq=340071&page=0], letzter Zugriff am 3. 7. 2023.

429 Vgl. Griess, Nach Fährunglück.

430 Vgl. ebd.

431 Vgl. ebd.

432 Zur Charakterisierung der bilateralen Beziehungen zwischen Deutschland und Korea vgl. die Internetseite des Auswärtigen Amtes zu den Beziehungen zu Südkorea, Artikel vom 12. 4. 2023, [<https://www.auswaertiges-amt.de/de/service/laender/korearepublik-node/bilateral/216124>], letzter Zugriff am 6. 7. 2023.

»Ort der Unabschließbarkeit«. Die Gedenkstätte in Eschede

Schon bald nach der Katastrophe wurden Gedanken hinsichtlich einer Gedenkstätte geäußert.⁴³³ Nach drei Jahren der Planung wurde diese am 11. Mai 2001 eingeweiht. Landrat Klaus Wiswe hielt zu diesem Anlass eine Rede und betonte: Es sei

etwas gelungen, was es in dieser Form in Deutschland bisher nicht gegeben hat: An keinem der Orte einer größeren Katastrophe ist bisher eine Gedenkstätte oder Erinnerungsstätte geschaffen worden, weder in Ramstein noch anderswo. Entsprechende Absichten sind stets im Geflecht der unterschiedlichen Interessen häufig schon im Ansatz stecken geblieben und nicht verwirklicht worden.⁴³⁴

Mit dieser Äußerung hatte Wiswe insofern Recht, als dass es in Deutschland keine Gedenkstätte gab, die an eine technische Katastrophe erinnerte und die einen Kompromiss zwischen lokalen PolitikerInnen, Anwohnenden und Betroffenen darstellte und die noch dazu ohne direkte Einwirkung des betreffenden Unternehmens oder der Institution zustande gekommen war. Wie bereits aufgezeigt, existierten durchaus Gedenkstätten für andere Katastrophen, die aber entweder ohne die Beteiligung der Betroffenen errichtet wurden oder umstritten waren.

Wiswe ging in seiner Rede auf die Notwendigkeit der Kompromissbereitschaft der Beteiligten ein, zu denen er die Hinterbliebenen, die Überlebenden und die AnwohnerInnen zählte, die vor Ort mit dem Gedenkort leben müssten.⁴³⁵ Daher müsse sich die Gedenkstätte in das Ortsbild einfügen, um die Akzeptanz der dort Lebenden zu finden. Ebenso wichtig wie das Erinnern an den Unfall und die schweren Folgen für die Betroffenen war nach Ansicht Wiswes bei der Planung gewesen, dass die Gedenkstätte auch an den Einsatz der RetterInnen und Retter erinnerte, ihren Einsatz würdigte und dem grausamen Geschehen auch die menschliche Hilfe gegenüberstellte.⁴³⁶ In einem Informationsblatt über die geplante Gedenkstätte hieß es, diese solle auch »mit einem verletzten Ort versöhnen«.⁴³⁷ Mit der Gedenkstätte wurden von unterschiedlichen Akteuren mehrere verschiedene Funktionen

433 Vgl. Auf der Altartreppe brannten 100 weiße Kerzen; Kiemann, Samtgemeinde Eschede. »Ein Dorf wird aus allen Träumen gerissen«, S. 116.

434 Rede Landrat Klaus Wiswe zur Einweihung der Gedenkstätte Eschede am 11. 5. 2001, in GemA Eschede, SM 17-12.

435 Vgl. ebd., S. 5.

436 Vgl. ebd.

437 Vgl. Arbeitskreis Gedenkstätte Eschede, Faltblatt Kapelle am Weg. Reflexionen

verbunden, die ausgehandelt und übereingebracht werden mussten. Damit wurde sie mit mehreren Vorstellungen der Bewältigung aufgeladen, mit denen der Betroffenen und denen der Anwohnenden.

Vertreter der Interessensgemeinschaft, so ist der Publikation über die Arbeit des Ombudsmannes zu entnehmen, hatten zunächst eine Beteiligung an der Gedenkstättengestaltung einfordern müssen, und hatten daraufhin die Möglichkeit erhalten, Vorschläge hinsichtlich der Gestaltung zu unterbreiten.⁴³⁸ Ein Stimmrecht im Gremium zur Erbauung der Gedenkstätte erhielten sie jedoch nicht.⁴³⁹ Dennoch wurden nach einigen Verhandlungen auch Vorstellungen von Betroffenen berücksichtigt. Letztendlich wurde »dem Künstler«, in diesem Fall dem ausführenden Architekturbüro, das letzte Wort bei der Gestaltung der Gedenkstätte überlassen. Krasney deutete in diesem Zusammenhang begründend an, dass die Interessensvertretung nicht für sämtlich Betroffene sprechen könne.⁴⁴⁰ Der Wunsch nach der Integration christlicher Motive sei mit Rücksicht auf andere oder nichtbestehende religiöse Orientierungen der übrigen Opfer nicht berücksichtigt worden.⁴⁴¹ Zudem empfanden die Anwohnenden eine Kapelle, Kruzifixe oder Brunnen mit Engeln als deplatziert, und auch der Ombudsmann interpretierte dies »im protestantischen Norddeutschland« als einen »Fremdkörper«.⁴⁴² Dass die Abstimmung über die Gedenkstätte nicht einfach gewesen sei, deutete Wiswe damit an, dass er den Weg dorthin als »dornenreich« bezeichnete, und auch die lokale Presse informierte regelmäßig über die stattfindenden Aushandlungen und Änderungswünsche der Betroffenen.⁴⁴³

Das Gemeindeblatt *Eschenblatt* erläuterte den ersten Entwurf für die Gedenkstätte. Er sah ein Plateau an der Böschung neben der neu errichteten Brücke als Aufenthaltsort direkt neben der Unfallstelle vor.⁴⁴⁴ Dreidimensionale Zahlen und Buchstaben bilden das Datum des Unglücks und sollen als Fläche zur Niederlegung von Blumen dienen.⁴⁴⁵

Terrassen führten nach unten in eine Anlage mit 101 Kirschbäumen als symbolische Ruhestätte. Die Gedenkstätte sollte von zwei »gitterartigen

zur Gedenkstätte an der ICE-Unglücksstelle in Eschede, Stand 15. August 2000, in: GemA Eschede, SM 17-12.

438 Reiter, Eschede, S. 63-64.

439 Vgl. ebd.

440 Vgl. ebd.

441 Vgl. ebd.

442 Vgl. ebd., S. 66.

443 Vgl. Rede Wiswe am 11. 5. 2001, S. 5.

444 Gedenkstätten-Entwurf für ICE-Unglück vorgestellt, in: *Eschenblatt* 26 (1999) 21, S. 5-6.

445 Vgl. ebd.

Wandstrukturen« überragt werden, von der die eine das Geschehen erläutern und die andere die Geburtsdaten der Toten enthalten sollte. Namen waren nicht vorgesehen. Dazu hieß es im Entwurf des Architekturbüros: »Beide Wände sind unter dem zeitlichen Aspekt der Vergänglichkeit konzipiert: Rostendes Stahlgitterwerk der Buchstaben im Inneren mit einer Buchenhecke bepflanzt, welche – in der Kontur des Gitterwerkes geschnitten – allmählich emporwächst und eines Tages freiwachsend die Texte einhüllen kann.«⁴⁴⁶ Schon in der Dezemberausgabe des Gemeindeblattes wurde berichtet, dass der Entwurf überarbeitet werde, um »die berechtigten Wünsche der Angehörigen zu berücksichtigen und die Dimension deutlich zurückzuführen«.⁴⁴⁷ Der Aspekt der Vergänglichkeit, oder vielmehr der zunehmenden Unlesbarkeit, stand einem längerfristigen Gedenken entgegen, denn dieses sollte eben nicht im übertragenen Sinne »überwuchert« werden. Zudem fehlten den Betroffenen die Namen der Toten, die aus datenschutzrechtlichen Gründen zunächst nicht vorgesehen waren.⁴⁴⁸

Die Gedenkstätte wurde hinsichtlich der Terrassierung und der großen Gitterwände überarbeitet. Stattdessen führte ein schmaler Weg durch einen rechteckigen Torbogen und eine Treppe die Böschung hinunter in den Kirschgarten.⁴⁴⁹ Auf diesem Torbogen wurde an den Tod oder die Verletzung der Menschen im Zug, die Folgen für das familiäre Umfeld und die Hilfeleistung der Escheder Anwohnenden und aller beteiligten freiwilligen und hauptamtlichen Hilfeleistenden erinnert. Als Zentrum des Kirschgartens wurde eine massive Gedenkwand mit den Namen, Wohnorten und Geburtstagen der Todesopfer aufgestellt. Dies durchzusetzen, war letztlich gelungen.⁴⁵⁰ Die Inschrift der Gedenkwand rief die Verbundenheit der Toten, die sich nie gekannt hatten, durch ein gemeinsames »Schicksal« ins Bewusstsein.⁴⁵¹ Zugleich sagte sie nichts über die Abläufe oder Verantwortlichkeiten aus, sondern bezog sich rein auf die Todesopfer und die Hinterbliebenen.

Der Lebensweg dieser 101 Menschen endete in der Zugkatastrophe von Eschede. Auf unergründliche Weise kreuzten und vollendeten sich hier

446 Vgl. den Entwurf: Architektenbüro Pax, Hadamczik, Arndt, Brüning, Gedenkstätte für das Zugunglück in Eschede, S. 5, in: GemA Eschede, SM 17-12.

447 Mitteilungen an die Escheder Bürger, in: Eschenblatt 28 (1999) 52, S. 2.

448 Vgl. »Mein zweites Leben – ein Geschenk«; vgl. Streit um Gedenkstätte für Eschede-Opfer, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 14. 4. 2001; vgl. Kapelle Am Weg: Eschenblatt 30 (2002) 19, S. 6.

449 So stellt sich die Situation seit der Eröffnung vor Ort dar.

450 Rede Wiswe am 11. 5. 2001, S. 5.

451 Vgl. die Inschrift der Gedenkwand, abgebildet in: Hartmut Reichardt (Hrsg.), Dokumentation der Gedenkfeier zum 20. Jahrestag des ICE-Unglücks von Eschede, Hildesheim 2018, S. 37.

ihre Schicksale. In das Leid und die Trauer um die geliebten Menschen mischt sich Dankbarkeit, ihnen im Leben nahe gewesen zu sein. Trost ist die Hoffnung: Sie ruhen in Gottes Hand.⁴⁵²

Der starke Bezug auf die Toten räumte ihnen einerseits einen vorrangigen Platz im Erinnern und eine Überlagerung oder Zurückdrängung der verursachenden Elemente ein, andererseits blieb auch eine gewissen Deutungs-offenheit zurück. Diese reflektierte die offenen Fragen, die mit der Katastrophe verbunden blieben, beispielsweise nach den konkreten technischen und menschlichen Verantwortlichkeiten oder nach metaphysischer Schicksals-gemeinschaft. Darüber hinaus besaß die Gedenkstätte durch die wachsenden Bäume eine symbolische Zukunftsperspektive, die als sich entfaltendes und veränderndes Gedenken im Sinne der erinnernden Bewältigung interpretiert werden kann. Die Katastrophe von Eschede war vor dem öffentlichen Bewusstsein der Folgen nicht erzählerisch zu beenden, und ebenso trug das Gedenken daran Anklänge von »Unabschließbarkeit«. Im Jahr 2018 machte der Bürgermeister Eschedes, Günter Berg, in seiner Ansprache mit dem Titel »Ort der Unabschließbarkeit« anlässlich des 20. Jahrestages auf diesen Um-stand aufmerksam und zeigte damit ein Bewusstsein für die Langfristigkeit der Folgen und eines solchen Gedenkens auf:

Eine Stätte, die an dieses Geschehen zu erinnern versucht, muss die Viel-fältigkeit und die Unabschließbarkeit dieser Fragen [der Betroffenen, A. d. A.] vor Augen haben. Und so soll die Gedenkstätte erinnern, mahnen, zu denken geben, ein Ort des Nichtvergessen sein, mit einem verletzten Ort versöhnen.⁴⁵³

Es ging nach Berg in diesem Gedenken darum, auch das Andenken zu ent-wickeln und es in die Gegenwart zu integrieren. Die Gedanken Bergs können als exemplarisch für eine generelle Haltung der Akteure betrachtet werden: Die Katastrophe gehörte trotz aller Unabschließbarkeit der Vergangenheit an und musste einen Platz in Gegenwart und Zukunft zugewiesen bekommen. Hierauf wird im folgenden Kapitel eingegangen.

Eine Gedenkstätte für eine große technische Katastrophe zu errichten, war am Ende des 20. Jahrhunderts zu einem möglichen und denkbaren Be-standteil der Bewältigung geworden. Durch die stärkere Beteiligung von Be-

452 Ebd.

453 Vgl. die Ansprache: Günter Berg, Ort der Unabschließbarkeit, in: Hartmut Reichardt (Hrsg.), Dokumentation der Gedenkfeier zum 20. Jahrestag des ICE-Unglücks von Eschede, Hildesheim 2018, S. 35-36, hier S. 35.

troffenen daran – nicht zuletzt durch die mediale Aufmerksamkeit – konnten diese verstärkt, wenn auch nicht unhinterfragt, Deutungen in die Gestaltung mit einbringen. Die Einrichtung eines Gedenkortes war allerdings zugleich abhängig vom Wunsch der Betroffenen: Nach dem Zugunglück in Brühl am 6. Februar 2000 mit acht Toten und 150 Verletzten war eine Gedenkstätte laut Otto Ernst Krasney zwar denkbar, aber nicht der Wunsch der Hinterbliebenen gewesen und sollte daher auch nicht wie eine »Pflichtübung« wirken.⁴⁵⁴

*Zeit der Aufarbeitung.
Die Jahrestage und die Forderung nach einer Entschuldigung*

Kumulationspunkte der Erinnerung an die ICE-Katastrophe waren die Jahrestage, die zur 1., 10., 15. und 20. Jährung erhöhte Medienaufmerksamkeit erlangten. Thematisch waren die Veranstaltungen sowohl hinsichtlich der medialen Aufbereitung als auch der Redebeiträge, wenngleich in unterschiedlichem Maß, von drei Themenkomplexen geprägt. Diese betrafen erstens die ungeklärte Verantwortung, zweitens den Wunsch nach einer Entschuldigung und einem Zeichen der Reue seitens der Deutschen Bahn und drittens die Hoffnung auf mehr Sicherheit und weniger Risiko im Umgang mit der modernen Technik.

Inwiefern Mitarbeitende der Deutschen Bahn verantwortlich für die Katastrophe waren, blieb nach wie vor offen. Dass sie aber Versäumnisse vonseiten des Unternehmens annahmen, beteuerten die meisten Akteure der Jahrestage. Besonders deutlich wurde dies am zehnten Jahrestag, als der niedersächsische Ministerpräsident Christian Wulff anmerkte, man hätte den Zug »nicht auf die Reise schicken dürfen.«⁴⁵⁵ Weiter bemerkte er diplomatisch, dass niemand hinterher für die Katastrophe verantwortlich gemacht werden konnte, doch »alle Beteiligten durch die schrecklichen Geschehen« bestraft worden seien.⁴⁵⁶ Noch expliziter äußerte sich der Leiter der Sonderkommission »Eschede«, Erich Philipp: Bei der Entwicklung und der Wartung des ICE-Radreifens sei einiges falsch gelaufen.⁴⁵⁷ Nicht zuletzt vermutete er hinter dem nichterfolgten Austausch des ausschlaggebenden Rades Einsparungsgründe.⁴⁵⁸ Dass der Prozess eingestellt wurde, hielt er für

⁴⁵⁴ Reiter, Eschede, S. 67.

⁴⁵⁵ Vgl. die Sondersendung: NDR aktuell Extra, 10 Jahre nach der Katastrophe, NDR, gesendet am 3. 6. 2008, ohne angegebene Uhrzeit, Mitschnitt in GemA Eschede, SM 17-19.

⁴⁵⁶ Vgl. ebd.

⁴⁵⁷ Vgl. ebd.

⁴⁵⁸ Vgl. ebd.

unangemessen.⁴⁵⁹ Angesichts der Schwere des Unglücks hätte es nach seinem Dafürhalten ein Urteil geben müssen.⁴⁶⁰ Philipp äußerte sich mit der ungeklärten Situation unzufrieden und war damit nicht allein.

Als Vertreter der Betroffenen hielt Heinrich Löwen eine Ansprache. Für ihn war die Katastrophe auch zehn Jahre später »kein unvorhersehbares, kein unerklärliches Phänomen«, ⁴⁶¹ Was ihn und die übrigen Betroffenen schmerze, sei neben dem Umstand, dass niemand für das Unglück die Verantwortung habe übernehmen müssen, die Tatsache, dass weder Fehler eingeräumt noch Entschuldigungen geäußert worden seien. Die Betroffenen forderten eine Entschuldigung vonseiten des Unternehmens. Eine Entschuldigung aber verwehrten die Repräsentanten der Bahn, und so sei nach Löwens Worten keine »Befriedung« möglich.⁴⁶² In Interviews der *NDR*-Sondersendung äußerten sich weitere Betroffene überzeugt von Versäumnissen der Bahn und enttäuscht vom Verhalten des Bahnvorstands.⁴⁶³ Sie forderten ein Zeichen des Bedauerns.⁴⁶⁴ Die Deutsche Bahn hielt sich aus der Debatte weitgehend heraus und beteiligte sich nicht an einem Deutungskampf. Zudem waren Vertreter des Unternehmens auf Wunsch der Betroffenen nicht zum zehnten Jahrestag erschienen.⁴⁶⁵ Inwiefern eine Entschuldigung aus rechtlichen Gründen im Sinne eines Schuldeingeständnisses verwehrt wurde, ist nicht zu belegen. Potenzielle Haftungsansprüche, die daraus hätten abgeleitet werden können, wären zehn Jahre nach der Katastrophe dem Haftpflichtgesetz nach längst verjährt gewesen.⁴⁶⁶ Das Verhalten der Deutschen Bahn und seines Vorstandes blieb über Jahre hinweg in der Kritik. In den dominanten Erzählungen, die durch das Fernsehen, das Radio oder die Printmedien verbreitet wurden, nahmen die Bahn als Unternehmen und die Mitglieder des Vorstandes fragwürdige oder gar deutlich negative Positionen ein. Selbst wenn die Ursache juristisch nicht auf einzelne Personen und damit auch nicht auf das Unternehmen zurückgeführt werden konnte, so wurden diese doch in einer moralischen Verantwortungsposition gesehen, mit der ein offensiver Umgang mit der Katastrophe, Bedauern und Transparenz einhergehen sollten. Noch vor dem Urteil im Strafprozess urteilte Udo Bauch in seiner Publikation: »Was mich menschlich und persönlich immer noch besonders stört und zutiefst enttäuscht, ist die Tatsache, dass der Bahnvorstand sich bis zum heutigen Tage nicht persönlich bei den Unfall-opfern entschuldigt hat.«⁴⁶⁷ Für Bauch war die »Schuld der Deutschen Bahn«

459 Vgl. ebd.

460 Vgl. ebd.

461 Ebd.

462 Ebd.

463 Vgl. ebd.

464 Vgl. ebd.

465 Vgl. ebd.

466 Vgl. Haftpflichtgesetz § II, in: Bundesgesetzblatt (1978) I, S. 147.

467 Bauch, Zugunglück von Eschede überlebt, S. 75.

zu diesem Zeitpunkt unverkennbar.⁴⁶⁸ Er erwartete von den Mitgliedern des Vorstandes ein persönliches Auseinandersetzen mit den Betroffenen: »Bereits der damalige Vorstandsvorsitzende Dr. Ludwig zeigte Gefühlskälte und er kümmerte sich nicht persönlich um die vielen Verletzten und Hinterbliebenen. Der neue Bahnchef Mehdorn reagiert erst gar nicht auf Schreiben von Eschede-Opfern. Er will offensichtlich die Sorgen und Anliegen der Betroffenen einfach aussitzen.«⁴⁶⁹ Eine Entschuldigung stand für Hartmut Mehdorn nie zur Debatte, der sich 22 Jahre nach der Katastrophe erstmals in einem Interview persönlich zu der Katastrophe äußerte und jede Verantwortlichkeit für das Unglück oder die Betroffenen ablehnte. Mehdorns Ansicht nach suchten die Betroffenen aus Zorn einen beliebigen Schuldigen, um mit der eigenen Trauer zurechtzukommen.⁴⁷⁰ Die Suche nach Sinn und die Notwendigkeit einer persönlichen Zuwendung betrachtete Mehdorn als zweitrangig. Er lehnte eine eigene emotionale Involvierung aufgrund von professioneller Distanz ab, die die Führung eines Unternehmens mit sich brachte.

Für mich war klar, dass man das Emotionale und das Geschäft auseinanderhalten muss. Aber das muss man immer, wenn man eine Verantwortung für ein großes Unternehmen trägt, da gibt es ständig im Kleinen und Großen Einzelschicksale. Und Sie müssen halt sehen, dass Sie trotzdem noch, ich sag mal, nicht selber dabei verrückt werden oder Ihren Schlaf verlieren.⁴⁷¹

Beinahe symbolisch für die Interpretation fehlender Zuwendung kann der fortschreitende Verfall der Gedenkstätte betrachtet werden, dessen bröckelnde Substanz zum 14. Jahrestag durch eine neue Ausführung der Gedenkwall ersetzt werden musste.⁴⁷²

Der im Vergleich zu anderen Katastrophen vorheriger Jahrzehnte deutlich veränderte, betroffenenzentrierte Umgang mit der Katastrophe weist deutliche Parallelen zum Umgang mit den nationalsozialistischen Verbrechen und dem Holocaust auf.⁴⁷³ Wie Sebastian Brünner unter Bezugnahme auf die Er-

468 Ebd., S. 77.

469 Ebd., S. 75.

470 Das Zugunglück von Eschede. Die Narbe.

471 Interview mit Hartmut Mehdorn, in: ebd.

472 Vgl. Mahmal von Eschede wird erneuert, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 1. 6. 2012.

473 Der Holocaust ist kategorial selbstverständlich anders zu bewerten als ein Zugunglück. Eine Gleichsetzung ist an dieser Stelle nicht beabsichtigt. Es geht rein um die Reaktions- und Bewältigungsmuster. Trotz der kategorialen Unterschiede ist das Wiederholen und Adaptieren bestimmter Umgangsformen durchaus denkbar.

gebnisse namhafter ForscherInnen wie beispielsweise Martin Sabrow, Norbert Frei und Aleida Assmann darlegt, markierte das Ende des Ost-West-Konflikts den Anfang eines Wandels von einer Vergangenheitsbewältigung hin zu einer »Erinnerungskultur der Aufarbeitung«.⁴⁷⁴ Dieser »Erinnerungsboom« (Ute Frevert) war geprägt durch eine »Politik der offiziellen Schuldeingeständnisse und der symbolischen Verpflichtungen«.⁴⁷⁵ Naheliegend, wenngleich nicht explizit nachweisbar, ist eine übergreifend prägende Rolle dieses Wandels in der Erinnerungskultur und damit letztlich auch im Umgang mit Massensoldat und menschlicher Leiderfahrung. Die Gestaltung der Gedenktafel mit den Namen der Opfer erinnert optisch an die Stelen des Denkmals für die ermordeten Juden Europas in Berlin.⁴⁷⁶ Nicht zuletzt wurden hier durch die Gestaltung deutliche Parallelen hinsichtlich der Bewältigung von Tod und menschlichem Leid gezogen. Auch im Umgang mit der ICE-Katastrophe wurden Aufarbeitung, Erinnerung und Schuldeingeständnisse von den Betroffenen und nicht zuletzt auch von den MedienvertreterInnen eingefordert. Eine diesbezüglich abwehrende Haltung des Bahnvorstandes erschien in diesem Kontext moralisch nicht vertretbar und hatte eine negative Berichtserstattung zur Folge.⁴⁷⁷ Den Umgang mit »Auschwitz« als Chiffre des Holocaust prägte in den 1990er Jahren ein Bemühen um die transparente Anerkennung und Aufarbeitung, was dieses Bemühen glaubwürdig machte.⁴⁷⁸ Glaubwürdigkeit und Integrität konnte der Bahnvorstand aufgrund seiner Abwehrhaltung und einer unzureichenden Sensibilität im Umgang mit den Betroffenen nicht für sich beanspruchen. Wie oben bereits erwähnt, lehnte Bahnchef Ludewig seinerzeit eine Entschuldigung bei den Betroffenen aus juristischen Gründen ab. Die juristische und die moralische Ebene der Katastrophe wurden so verschränkt und eine persönliche Zuwendung zu den Betroffenen vermieden. Inwiefern eine allgemeine erinnerungspolitische

474 Sebastian Brünner, *Geschichte und Gewinn. Der Umgang deutscher Konzerne mit ihrer NS-Vergangenheit* [= *Geschichte der Gegenwart*, Bd. 15], Göttingen 2015, S. 301.

475 Ebd., S. 303, siehe Ute Frevert, *Geschichtsvergessenheit und Geschichtsversessenheit revisited. Der jüngste Erinnerungsboom in der Kritik*, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 53 (2003) 40/41, S. 6-13.

476 Für diesen Hinweis danke ich den Escheder Zeitzeugen, die sich zu einem Gespräch mit mir bereit erklärt haben.

477 Vgl. zum Beispiel die NDR-Sondersendung zum zehnten Jahrestag. Das geschilderte Verhalten wurde weit über den zehnten Jahrestag hinaus, auch nach einer erfolgten Entschuldigung von den Medien kritisiert, und so wurden auch Negativdeutungen tradiert. Vgl. Peter Wenig, *Die zweite Katastrophe*, in: *mehr Hamburg. Das Magazin zum Wochenende* vom 26./27. 5. 2018; ebenso in: *Berliner Morgenpost* vom 2. 6. 2018.

478 Vgl. Brünner, *Geschichte und Gewinn*, S. 299.

Tendenz im Umgang mit menschlichem Leid für das weitere Vorgehen des Bahnvorstandes ausschlaggebend war, kann nicht belegt werden.

Die Forderung nach einer Entschuldigung erhielten die Betroffenen über mehr als ein Jahrzehnt aufrecht. Eine solche wurde schließlich anlässlich des 15. Jahrestages nach einem Personalwechsel im Vorstand der Deutschen Bahn vom Vorstandsvorsitzenden Rüdiger Grube erbeten.⁴⁷⁹ Dies wurde von den Betroffenen positiv aufgenommen. Hier zeigt sich, dass, wenngleich juristisch keine Unternehmen anzuklagen waren und auch im Prozess keine Einzelpersonen als Schuldige zu identifizieren waren, eine Entschuldigung vonseiten des Unternehmens möglich war. Die juristische und die moralische Ebene der Verantwortungsfrage ließen sich durchaus voneinander entkoppeln. Anlässlich des 20. Jahrestages sprach der nachfolgende Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, Richard Lutz, schließlich darüber, dass man »der Verantwortung für die Passagiere am 3. Juni 1998 nicht gerecht geworden« sei, und erneuerte die Bitte um Entschuldigung.⁴⁸⁰ In die Erinnerung an das ICE-Unglück wurden Repräsentanten der Deutschen Bahn seither mit eingebunden. Diese Versöhnung allerdings tilgte nicht die Erinnerung an den Umgang der Deutschen Bahn mit den Betroffenen, welche als »Zweite Katastrophe« Teil der medial tradierten Erzählung des ICE-Unglücks von Eschede wurde.⁴⁸¹ Eine Auseinandersetzung mit der Katastrophe bedeutete für das Unternehmen nicht zu verkennende Vorteile: Erstens konnte es sich reuig und somit als lernfähiges Unternehmen zeigen und sich auf diese Weise »resozialisieren«.⁴⁸² Zweitens konnte das Unternehmen weiterer Kritik zuvorkommen und als Akteur in die Gestaltung des Gedenkens aufgenommen werden.⁴⁸³ Diese Vorteile einer offensiven Erinnerungskultur wurden für den Umgang deutscher Unternehmen mit dem Holocaust beobachtet und sind unlängst Teil des *History Marketing* mehrerer deutscher Großkonzerne.⁴⁸⁴

479 Vgl. Tagesschau, ARD, gesendet am 1. 6. 2013, 20 Uhr, [<https://www.ardmediathek.de/video/tagesschau/tagesschau-20-00-uhr/das-erste/Y3JpZDovL2Rhc2Vyc3RlLmRlL3RhZ2Vzc2NoYXUvYTRlOTlhZDgtYTtYoMyooZDc2LTlhNGMtZWFnNWFlNTFlZTU5>], letzter Zugriff am 15. 8. 2023.

480 Richard Lutz, Der Verantwortung nicht gerecht geworden, in: Hartmut Reichardt (Hrsg.), Dokumentation der Gedenkfeier zum 20. Jahrestag des ICE-Unglücks von Eschede, Hildesheim 2018, S. 31–32, hier S. 31.

481 Vgl. Wenig, Die zweite Katastrophe; vgl. auch das Interview mit Udo Bauch auf [evangelisch.de](https://www.evangelisch.de/inhalte/150307/03-06-2018/zugunglueck-eschede-ice-unfall-jahrestag). [<https://www.evangelisch.de/inhalte/150307/03-06-2018/zugunglueck-eschede-ice-unfall-jahrestag>], letzter Zugriff am 17. 6. 2019; vgl. auch: Das Zugunglück von Eschede. Die Narbe.

482 Alexander Schrug, Erinnerungskultur, Vergangenheitsbewältigung und History Marketing als nachhaltige Faktoren der Identitätsbildung und Selbstdarstellung von Unternehmen, in: Archiv und Wirtschaft 37 (2004) 2, S. 86–93, hier S. 87.

483 Vgl. ebd., S. 87–88.

484 Vgl. ebd.

Das Dilemma zwischen menschlicher Kontrollfähigkeit und Verantwortung auf der einen und Unvorhersehbarkeit oder gar Autonomie der Technik auf der anderen Seite wurde bei der Bewältigung technischer Katastrophen deutlich. Am Ende des 20. Jahrhunderts und am Beginn des 21. Jahrhunderts wurde der moralische Aspekt in der Schuldfrage in den Debatten um technische Katastrophen deutlich schwerwiegender und gewann unabhängig von technischen und juristischen Beweisführungen an Dominanz im öffentlichen Diskurs. Dies hing mit der hohen Aufmerksamkeit für die menschlichen Opfer zusammen. Dadurch wurde sowohl das menschliche Leid auf der einen und die menschliche Verantwortung für das Funktionieren von Technik auf der anderen Seite hervorgehoben. Nachdenklicher als sein Nachfolger Hartmut Mehdorn gab sich Johannes Ludewig in einem Interview zu seinen persönlichen Ansichten über das Zugunglück 22 Jahre später. Auch er erkannte den moralischen Faktor der Katastrophe, der jenseits des Juristischen eine große Rolle im Umgang spielte:

Es gibt eine juristische Seite, und es gibt aber auch eine, ich sag mal, ich nenn das einfach mal moralische Seite. Und ich glaube schon, dass in diesem moralischen Sinne natürlich hier die Bahn klar in einer wie auch immer gearteten Verantwortung war. Und deswegen dieses Sich-Entschuldigen, das wäre schon am Platze gewesen. Das ist eines der Dinge, die ich sicher heute anders machen würde als damals.⁴⁸⁵

Das ICE-Unglück von Eschede warf viele Fragen auf, die häufig vieldeutig und uneindeutig bleiben mussten. Die Frage nach einem Sinn hinter der Katastrophe gehörte dazu. Mit der Katastrophe verbanden viele Betroffene die Hoffnung darauf, dass technische Sicherheit für die Bahn einen höheren Stellenwert einnehmen würde. In einer Ansprache anlässlich des 20. Jahrestages wandte sich Heinrich Löwen an den Vorstandsvorsitzenden Lutz und an den Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann: »Denken Sie bitte immer daran: Der Bahnbetrieb muss den Menschen dienen. Es geht nicht um Gewinnmaximierung, um Geschwindigkeitsrekorde, das Ausreizen der letzten Möglichkeiten. Ganz oben muss die Sicherheit der Fahrgäste stehen.«⁴⁸⁶ Der Begleittext des Dokumentationskatalogs zu diesem Jahrestag machte dies noch deutlicher: »Eschede mahnt, dass Menschen in ihrem Streben nach Fortschritt nie wieder das Bewusstsein

485 Interview mit Johannes Ludewig, in: Das Zugunglück von Eschede. Die Narbe.

486 Heinrich Löwen, »Den Menschen dienen«, in: Hartmut Reichardt (Hrsg.), Dokumentation der Gedenkfeier zum 20. Jahrestag des ICE-Unglücks von Eschede, Hildesheim 2018, S. 33-34, hier S. 33.

darüber verlieren dürfen, technische Neuerungen könnten um den Preis von Menschenleben durchgesetzt werden.«⁴⁸⁷ Menschliche Opfer im Sinne der früheren Pioniere der Technik zu interpretieren, war gesellschaftlich nicht mehr akzeptabel. Obgleich technische Katastrophen wie das ICE-Unglück von Eschede keine Abwendung von ICEs oder von Großtechnik nach sich zogen, sondern in der Regel als nicht näher definierter, zufälliger Schicksalsschlag interpretiert wurden, so erfuhren diese »Opfer« an die Hochtechnologie keine Sinnzuschreibungen oder Aneignungen mehr. Der Anspruch an höchstmögliche Sicherheit und der Glaube an die stetige Verbesserung der Technik blieb über das Ende des 20. Jahrhunderts hinaus bestehen. In diesem Zusammenhang ergab sich die Gleichzeitigkeit eines Spielraumes für technische Unfälle und einer Unannehmbarkeit menschlicher Opfer, für die auf moralischer Ebene Verantwortung übernommen werden musste.

Zwischenfazit

Die Geschichte der ICE-Katastrophe zeigt, dass die Bewältigung von technischen Katastrophen am Ende des 20. Jahrhunderts von zwei gleichermaßen stärker werdenden Tendenzen geprägt war: erstens von der Rationalisierung der praktischen Handhabung und zweitens der Emotionalisierung des Umgangs mit den Betroffenen und den Folgen. Nicht zuletzt diente Erstere der gesellschaftlichen Versicherung der Kontrollierbarkeit technischer Katastrophen.

Die Rettungsaktion nach der Katastrophe galt in Bezug auf die praktische Durchführung beinahe als Erfolgsgeschichte. Sie zeichnete der Versuch der möglichst individuellen Versorgung der Verletzten und die Verteilung dieser auf verschiedene und spezialisierte Kliniken und Krankenhäuser unter Einteilung und Kontrolle möglichst aller genutzter Ressourcen und beteiligten Akteure aus. Ein Beispiel für die praktische und zugleich emotionale Bewältigung ist die psychologische Hilfe, die mittlerweile einen festen Platz im Kanon der Katastrophenbewältigung besaß. Die Opferwerdung wurde durch die Hervorhebung des Traumas, beziehungsweise des PTBS, kontingent. Damit einher ging der Versuch, Möglichkeitsräume für eine frühzeitige Erkennung zu eröffnen, um die Entstehung eines Traumas zu vermeiden und diesem das Unberechenbare zu nehmen. Dies konnte den davon Betroffenen zugutekommen, übertrug aber auch zugleich ein Stück weit die Ursache einer Erkrankung und die Verantwortung für persönliche Resilienz auf das

487 Hartmut Reichardt, Dokumentation der Gedenkfeier zum 20. Jahrestag des ICE-Unglücks von Eschede, Klappentext.

Individuum zurück.⁴⁸⁸ Ähnliche Tendenzen zeigten sich auch im Umgang mit den RetterInnen, für die ein Nachsorgeprojekt koordiniert wurde. Sie konnten aus psychologischer Sicht zu »Sekundäropfern« werden.

»Eschede« sollte in vielerlei Bereichen zur Modell- oder Wissensbildung für die Bewältigung kommender technischer Katastrophen dienen.⁴⁸⁹ Die Annahme der Unvermeidlichkeit derartiger Unfälle lag diesen Bemühungen um die Verstetigung der Erfahrungen zugrunde. Trotz der verbreiteten Zufriedenheit mit der Bewältigung, sieht man von den Auseinandersetzungen der Betroffenen mit der Deutschen Bahn ab, war das ICE-Unglück im Hinblick auf die menschliche Opferwerdung eine sinnlose Katastrophe. Den Opfern wurde kein höherer Sinn zugewiesen. Dieses Sinnvakuum konnte weder religiös noch national, weder politisch noch juristisch gefüllt werden.

Die mediale Berichterstattung wandte sich der Frage zu, welche Implikationen die Katastrophe für die zukünftige Techniknutzung haben würde und in welchem Verhältnis »der Mensch« zur Technik stünde. Zwei konträre Meinungen zeichneten sich diesbezüglich ab, von der eine dominant war. Generelle Kritik an der technischen Weiterentwicklung und der Hochgeschwindigkeit war eine eher abseitige Position. Vielmehr erschienen ICEs und Hochtechnologie den meisten KommentatorInnen und unbeteiligten Personen unverzichtbar. Versuche, die Katastrophe deutlich ins Spektrum des Normalen zu verweisen, sind über die Feststellung des Restrisikos hinaus kaum zu beobachten. Die Katastrophe aufgrund eines technischen Defekts erforderte offenbar keine zukunftsweisende Einordnung, da der Katastrophe offenbar keine systemgefährdende Relevanz beigemessen wurde. Vielmehr wurde der Schrecken vonseiten der PolitikerInnen festgestellt, anerkannt und die Opfer für sinnlos befunden. Dass die Einschätzungen der Katastrophe als »Pech« und Teil des modernen Lebens aber nicht allein gültig waren, zeigte sich an den weiteren Entwicklungen. Zwar schien die Technik eine unkontrollierbare Facette oder gar eigene Handlungsmacht zu besitzen, doch waren »menschengemachte« Katastrophen und deren Opfer wiederum inakzeptabel. Daraus ergab sich ein Dilemma, das weder reflektiert wurde noch aufzulösen war. Das auslösende Moment technischer Katastrophen war schwer nachzuvollziehen. Waren Unfälle aus der Technik heraus mit dem allgemeinen Risiko zu erklären und akzeptabel, so waren Unfälle, die auf menschliche Fehler zurückzuführen waren, dies nicht. Die Elemente Mensch und Technik zu trennen, war allerdings in der Regel unmöglich. Durch die Komplexität technischer Systeme und der »Kopplung«

488 Vgl. für diesbezügliche Überlegungen auch Goltermann, Opfer, S. 240-243.

489 Inwiefern darauf zurückgegriffen wurde, ist nicht nachzuweisen. Denkbar ist auch der Einsatz bei kleineren Unglücken.

(Perrow) mehrerer Funktionsebenen in der Herstellung und Wartung von Technik war Urheberschaft kaum eindeutig und damit in der Regel auch juristisch nicht feststellbar.⁴⁹⁰

Die Medialisierung technischer Katastrophen wurde je nach Kontext und den Dynamiken vor Ort jeweils neu ausgehandelt. Dennoch sind Tendenzen ablesbar. Die Medialisierung einer technischen Katastrophe war vom diskursiven Kontext der verunglückten Technik und ihrer generellen Akzeptanz abhängig, wie der Vergleich mit der Medialisierung der Flugtagkatastrophe von Ramstein zeigt. Die »Pietät« der Medien bei der ICE-Katastrophe, die nicht zuletzt der Bundespräsident lobte, wurde an den gezeigten Bildern gemessen. Die sprachlichen Beschreibungen dagegen wurden in diesem Zusammenhang nicht betrachtet. So hatte sich die Art und Weise der medialen Katastrophenberichterstattung seit der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vollständig umgedreht. Dies zeigt, dass Voyeurismus vor allem an Bildern und weniger an sprachlichen Beschreibungen festgemacht wurde. Ganz ohne Opfer kam die Katastrophe jedoch nicht aus: Die Aufmerksamkeit für die emotionalen, psychischen und psychosozialen Auswirkungen des Katastropheneinsatzes wurde von den berichterstattenden Medien aufgegriffen. Diese Darstellungsart der RetterInnen war spezifisch für die Katastrophe von Eschede, doch die Aufmerksamkeit für diese Form des potenziellen Leids wurde damit medial aufgegriffen und sichtbar gemacht. Die mediale Aufmerksamkeit machten sich Betroffene mit zeitlichem Abstand zur Katastrophe zu Nutzen. In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass die mediale Berichterstattung und die mediale Skandalisierung als Vehikel für eigene Forderungen und zur Kommunikation eigener Deutungen genutzt wurden. Allerdings ist einschränkend hinzuzufügen, dass es einzelne Betroffene waren, die wiederkehrend medial auftraten. Wann und welche kommunizierten Inhalte die Meinung sämtlicher anderer Betroffenen widerspiegeln, ist nicht nachzuweisen.

Deutlich wird, dass die Bewältigung von als große Katastrophen wahrgenommenen Unfällen auf Langfristigkeit angelegt war. Dies gilt sowohl für die psychologische Hilfeleistung als auch für das Gedenken an das Unglück und spiegelte sich im regelmäßigen Wiederaufgreifen in der medialen Berichterstattung. Die Elemente, die zum Repertoire des Bewältigens gehörten, waren seit dem Beginn des Untersuchungszeitraumes zahlreicher geworden. Emotionale und zwischenmenschliche Gesten erhielten deutlich mehr Bedeutung und wurden aktiv eingefordert. Nicht mehr das schnelle Überwinden, sondern die explizite Wahrnehmung der Dimension des Schreckens standen im Zentrum der performativen Reaktionen von-

490 Vgl. Perrow, Normale Katastrophen, S. 44.

seiten politischer RepräsentantInnen und UnternehmensvertreterInnen. Auf politisch-repräsentativer Ebene musste ein anderer Umgang mit Katastrophen gefunden werden, als er noch in den Jahrzehnten zuvor üblich war. Das Ausmaß und der Schrecken der Katastrophe wurden gewürdigt, indem ihnen zeitlicher Raum eingeräumt wurde. Sowohl die symbolhafte Würdigung als auch die emotionale und praktische Befasstheit mit der Katastrophe prägten diesen neuen Umgang mit dem Unfall.

Zeitlich unbegrenzt sollte das Gedenken werden, das als Ort des Erinnerns und Mahnens eine Gedenkstätte erhielt. Es war das erste Mal in der deutschen Geschichte, dass Betroffene einer technischen Katastrophe bei der Planung einer Gedenkstätte mit einbezogen wurden. Performativer Ausdruck einer langfristigen Erinnerung waren die Jahrestage. Im Laufe der Jahre verfestigte sich eine dominante Deutung, die das ICE-Unglück jenseits der technischen Unfallabläufe als vermeidbares Unglück interpretierte, während die Mahnung an die Risiken der Technik und die Unvermeidbarkeit von technischen Katastrophen ebenso Bestand hatte. Im Zuge dessen wurde eine abwehrende Haltung der Deutschen Bahn hinsichtlich einer Entschuldigung bei den Betroffenen kritisiert. Das Unternehmen ging nicht offensiv mit den Vorwürfen und dem Wunsch nach einer Entschuldigung um. Aus der Sicht der Betroffenen befanden sich die Mitglieder des Bahnvorstandes in einer Position, in der sie die Verantwortung für die Katastrophe übernehmen und Fehler eingestehen mussten. In einem gesellschaftlichen Umfeld, in dem offensiver Umgang mit Fehlern oder gar Verschulden als transparent und glaubwürdig galt, konnte die Bahn moralische Verantwortung nicht dauerhaft ablehnen. In diesem Zusammenhang ist es naheliegend, dass sich Verhaltensweisen und Erinnerungskulturen, wie im Fall des Umgangs mit dem Holocaust und der Verbrechen des Zweiten Weltkrieges, auch auf andere Fälle des menschlichen Leids auswirkten.

Die moralische Seite einer Katastrophe wurde zum Ende des 20. und zum Anfang des 21. Jahrhunderts deutlicher als noch im vergangenen Jahrhundert wahrgenommen. Insgesamt zeigt das Beispiel Eschede, dass die moralischen und emotionalen Facetten des Umgangs mit Katastrophen für die Betroffenen und die mediale Wahrnehmung wichtiger geworden sind. Dies bedingt nicht zuletzt die veränderten Formen des Umgangs mit technischen Katastrophen. Die emotionale und die moralische Seite der Katastrophenbewältigung erhielten deutlich mehr Raum. Dies hatte allerdings nicht unweigerlich zur Folge, dass die Betroffenen ihre Forderungen allumfassend und problemlos durchsetzen konnten. Die Bitte um Entschuldigung wurde von den Betroffenen als wichtiger Teil des Prozesses aufgefasst, der hier als »erinnernde Bewältigung« bezeichnet worden ist. Die Erinnerung wurde in die Gegenwart und die Vorstellungen von Zukunft integriert.

Der Preis des Fortschritts.

Fazit

Was trägt dazu bei, dass eine Gesellschaft nach einer tödlichen und zerstörerischen Technikkatastrophe an die vorherigen Verhältnisse anknüpfen kann? Diese Frage berührt Grundprobleme moderner Gesellschaften, in denen Technik zugleich Versprechen und Bedrohung ist. Frank Biess beschreibt Angst als »Bestandteil der politischen Kultur der Bundesrepublik«, deren Mobilisationspotenzial von jedem politischen Lager genutzt wurde.¹ Nach Biess ist Angst ein charakteristisches Element der deutschen Gefühlskultur. Mögen die »Verzagtheit« und Angst der Deutschen in gewisser Weise auch ein Stereotyp zur Beschreibung der deutschen Bevölkerung sein, so identifiziert Biess Angst als Ansatzpunkt zur politischen Mobilisierung.² Die Neigung, Risiken und Gefahren möglichst zu erkennen und auszuschließen, zeigt er als übergreifendes Bestreben der deutschen Politik und Bevölkerung auf.³ In diesem Zusammenhang fällt mit Blick auf die Ergebnisse der Studie eine Besonderheit auf. Obwohl Industrie- und Transporttechnologie ein großes Risiko- und Gefahrenpotenzial bargen, richteten sich weder gesellschaftliche noch politische Kampagnen gegen diese Arten von Technik. Viel eher ging es um die Wege der Katastrophenbewältigung. Offenkundig besteht im Zusammenhang mit Technik eine Ausnahme oder gar ein Widerspruch zum deutschen Bestreben, Risiken weitgehendst auszuschließen zu wollen. Andere Wege des Umgehens mit Technik und ihren Folgen mussten gefunden werden, um eine generelle Techniknutzung weitgehend angstfrei zu ermöglichen. Das Versprechen der Bewältigung von Technikkatastrophen und auch der Seltenheit ihres Eintretens waren diskursiv wirksam. Viel eher richtete sich Angst im Zusammenhang mit Technik auf die »Automatisierung«, die scheinbar deutsche Arbeiter arbeitslos zu machen drohte.⁴ Die »German Angst« galt nicht im Zusammenhang mit Technik und konnte auch gar nicht bis zum Äußersten versicherheitlicht

1 Vgl. Biess, Republik der Angst, S. 419.

2 Vgl. ebd., S. 417.

3 Vgl. ebd., S. 417-418.

4 Vgl. ebd., S. 175.

(Conze) werden.⁵ Technik enthielt auch die Verheißung einer zukünftigen positiven Entwicklung – des Fortschritts. Biess beschreibt, dass die deutsche Angst sich aus der Erinnerung an eine katastrophale Vergangenheit und einer »apokalyptischen Zukunftsantizipation« ergab.⁶ Offenbar wurde nicht erwartet, dass die Apokalypse von der hier besprochenen Technik ausgelöst werden würde, viel eher erschien sie als Schlüssel zum Fortschritt, und ihre potenziellen Folgen schienen kontrollierbar und kurzfristig. Die »Republik der Angst« musste mit dem Risiko und den Gefahren durch Technik leben lernen, fasste technische Katastrophen und ihre menschlichen Opfer als Preis der Technik beziehungsweise des Fortschritts auf und wurde vielleicht gerade deshalb zu einem erfolgreichen Industrieland. Die Bewältigung technischer Katastrophen war dementsprechend eine Voraussetzung für die (Re-)Industrialisierung Deutschlands und das Selbstverständnis als Land der Ingenieure.

Nach der Analyse von sechs »(west-)deutschen« technischen Katastrophen sind Wandlungsprozesse und Kontinuitäten im Umgang mit der Kehrseite der Moderne beobachtbar. Die Arbeit hat aufgezeigt, wie sich nicht nur die unmittelbare Reaktion auf Katastrophen wandelte, sondern auch die Formen langfristiger gesellschaftlicher Verarbeitung. Dabei wurden die Verflechtungen und Wechselwirkungen der grundlegenden Elemente der Bewältigung berücksichtigt. Diese Geschichte der Technikkatastrophenbewältigung ist nicht nur die erste diesbezügliche Langzeitstudie der deutschen historischen Katastrophenforschung. Sie ist zugleich ein Teil der deutschen Medien-geschichte, der Technikgeschichte, der Medizingeschichte und der Geschichte der Psychologie. Nicht zuletzt ist diese Arbeit auch eine Geschichte von Betroffenen oder »Opfern«. Zu diesen genannten Subdisziplinen leistet das Buch einen Forschungsbeitrag, in dem es all diese Bereiche am Knotenpunkt der Katastrophenbewältigung zusammenlaufen lässt und diskursive und praktische Wechselwirkungen aufzeigt. Dadurch werden Wandlungsprozesse, aber auch Fixpunkte der Bewältigung technischer Katastrophen erkennbar.

Die Bewältigung technischer Katastrophen wandelte sich im Verlauf des 20. Jahrhunderts hinsichtlich ihrer konstituierenden Praktiken, ihrer prägenden Deutungsmuster und ihrer tragenden Akteursgruppen. Zielte die Bewältigung zu Beginn des Untersuchungszeitraumes bis über die Mitte des Jahrhunderts auf ein möglichst rasches praktisches und diskursives Beenden der Katastrophe, so wandelte sich der Umgang mit einer technischen Katastrophe bis zum Ende des Jahrhunderts dahingehend, dass Bewältigung als

5 Ausgenommen der Angst vor einer atomaren Bedrohung, um die es hier nicht geht. Vgl. zur »Versicherheitlichung« Conze, *Die Suche nach Sicherheit*, S. 16-17.

6 Vgl. Biess, *Republik der Angst*, S. 19.

langfristiger oder sogar unabschließbarer Prozess aufgefasst wurde. Während in der unmittelbaren Nachkriegszeit technische Katastrophen möglichst rasch bewältigt, das heißt deren sichtbare Folgen beseitigt, der Katastrophenhergang erklärt und das Ereignis möglichst verdrängt werden sollten, rückten seit den 1960er Jahren zunehmend langfristige Folgen und individuelle Betroffenheiten in den Fokus. Die Bewältigung technischer Katastrophen war im Verlauf des 20. Jahrhunderts von einer grundlegenden Ambivalenz geprägt – zwischen dem zunehmenden Versuch, die Folgen solcher Ereignisse durch professionelle Strukturen kontrollierbarer zu machen, und einer wachsenden Emotionalisierung und Öffnung des Diskurses, die das Erinnern, die Sichtbarkeit von Leid und die Unabschließbarkeit des Geschehens ins Zentrum rückten. Diese Prozesse manifestierten sich in mehreren Bereichen: dem medizinischen und psychologischen Bereich, der finanziellen Versorgung, der politisch-diskursiven Aufarbeitung und in den Praktiken des Gedenkens. Die Ergebnisse dieser Studie sollen abschließend zusammengefasst werden:

Im medizinischen Fachbereich entstand die Figur des »Katastrophenopfers«. Der medizinische Diskurs wandte sich vermehrt den spezifischen körperlichen und psychischen Folgen technischer Katastrophen zu. Die Diskurse um Rettung und die ärztliche Versorgung im Krankenhaus waren zu Beginn des 20. Jahrhunderts weder in medizinischen noch in anderen Diskurssträngen miteinander verschränkt. So verschwanden die Verletzten der Katastrophe als solche nach dem Eintreffen in den Krankenhäusern. Dies aber änderte sich im Verlauf der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Das Denkmodell der »Rettungskette«, das ab den 1960er Jahren entwickelt wurde, zielte nicht nur auf eine schnelle Rettung, sondern auf die nachhaltige Versorgung der Opfer – ein Konzept, das entscheidend zur Ausbildung des »Katastrophenopfers« beitrug. Körperliche Folgen mussten stärker mit der Katastrophe in Verbindung gebracht werden, sodass die Rettung des Verletzten gedanklich nicht mehr an der Krankenhausporte endete, sondern langfristiger gedacht werden musste.

Außerdem wurde die Katastrophe nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges durch begriffliche Abgrenzungen und praktische Spezialisierungen zu einem eigenständigen, zivilen Phänomen. Damit einher ging die organisatorische und verwaltungslogische Unterscheidung *technischer* Katastrophen in Abgrenzung zu anderen Katastrophenformen. Der Umgang mit den materiellen und menschlichen Folgen einer Katastrophe wurde zunehmend reglementiert und fortan zuständigen Institutionen und Organisationen zugeteilt. Ebenso entwickelten sich gesellschaftliche Erwartungen an die Rettung im Falle eines Notfalles, was insbesondere im Zusammenhang mit der Flugtagkatastrophe von Ramstein deutlich geworden ist. Mit dem verstärkten medizinischen Augenmerk auf die Lebenserhaltung

und auf an die Verletzungen angepassten Rettungshandlungen, die ein höheres Maß an Organisation und Kommunikation voraussetzten als noch in der Jahrhundertmitte, gingen auch dementsprechende Erwartungen einher. Das Argument der »schnellen Rettung« als Kennzeichen einer »guten Rettung« konnte spätestens in den 1980er Jahren nicht mehr geltend gemacht werden.

Insgesamt wird für die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts erkennbar, dass davon ausgegangen wurde, dass technische Katastrophen nie durch Perfektionierung der Technik auszuschließen sein würden. Darin waren sich nicht zuletzt auch Soziologen wie Ulrich Beck und Charles Perrow sowie der Philosoph Paul Virilio einig.⁷ Ein Rest an Unsicherheit im Umgang mit Technik und zugleich der Versuch, Risiken durch Wahrscheinlichkeiten zu berechnen, fanden im Begriff des »Restrisikos« seit den 1980er Jahren sprachlichen Ausdruck. Obgleich Opfer der Technik nach Möglichkeit durch Sorgfalt verhindert werden sollten, sollte potenziellen Katastrophen mit größtmöglicher Organisation und Kontingenzmanagement begegnet werden. Dazu gehörte im späten 20. Jahrhundert auch die Zuwendung zu psychologischen Aspekten der Katastrophenbewältigung. Die Entwicklung der Traumatalogie diente nicht zuletzt auch der Schaffung von Interventionsmöglichkeiten im Falle psychischer Beeinträchtigung. Insbesondere im Falle des ICE-Unglücks wurde psychologische Hilfe zu einem Instrument der Einhegung potenzieller psychischer Folgen. Zugleich konnte psychologische Hilfestellung Möglichkeitsräume für Betroffene eröffnen, sich persönlich oder gar kritisch zu äußern. Insofern ist ein Übergang von einer Sicherheitskultur, die auf Ausschluss technischer Katastrophen durch Perfektionierung und durch stete Zukunftsorientierung setzte, zu einer Kultur des Risikos zu beobachten, in der versucht wurde, die Folgen technischer Unglücke zu kontrollieren und durch Praktiken beherrschbar zu machen. Insofern ergänzt die Studie die Arbeit von Nicolai Hannig, der für den Umgang mit Naturrisiken ebenfalls eine Zuwendung zur Einhegung von Risiken und zur effektiven Folgebekämpfung festgestellt hat.⁸ Diese Transformation verweist ebenfalls auf eine tiefgreifende Verschiebung in der gesellschaftlichen Verhandlung von Sicherheit und Ordnung. Wie Eckart Conze zeigt, wurde Sicherheit seit den 1950er und 1960er Jahren nicht mehr allein als Schutz vor militärischen oder politischen Bedrohungen verstanden, sondern auch als Bewältigung zivilgesellschaftlicher Risiken – darunter technische Katastrophen, deren Folgen

7 Vgl. Beck, Risikogesellschaft; vgl. auch die neuere Studie: Ulrich Beck, Weltrisikogesellschaft. Auf der Suche nach der verlorenen Sicherheit, Frankfurt a. M.⁴ 2015; vgl. Perrow, Normale Katastrophen; vgl. Virilio, *L'accident originel*.

8 Vgl. Hannig, Kalkulierte Gefahren.

es zu beherrschen, nicht zu verhindern galt.⁹ Augenfällig ist, dass anhand der untersuchten Katastrophen jeweils die zeitgenössischen zentralen gesellschaftlichen und politischen Fragen auf der »Suche nach Sicherheit« verhandelt wurden. Diese traten im Angesicht der Katastrophe noch deutlicher als im Alltäglichen zutage.

Katastrophen muss nicht nur praktisch begegnet werden, sie müssen auch erzählt werden. Die Deutungsmacht über die Erzählung der Katastrophe lag sowohl vor als auch nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges vornehmlich in der Hand der politischen Verantwortlichen und der Unternehmen. Ihnen konnte es sowohl mithilfe der berichterstattenden Medien als aufgrund ihrer ökonomischen Machtstellung gelingen, die Ursachen, Folgen und Zukunftsaussichten zu interpretieren und eine gängige Erzählung zu etablieren. Eine Schlüsselrolle im Wandel der narrativen Bewältigung technischer Katastrophen nahmen die Medien ein. Sie zeigten im Verlauf der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gesteigertes Interesse an den Betroffenen und machten somit persönliche Folgen und Langzeitkonsequenzen für ein größeres Publikum ersichtlich. Die erhöhte Aufmerksamkeit der Medien für individuelle Verletzte und für Verletzungsmuster trug dazu bei, dass die Öffentlichkeit von langwierigen und persönlichen körperlichen Folgen erfuhr und diese für Unbeteiligte nachzuvollziehen waren. Mit der Medialisierung körperlicher und auch seelischer Konsequenzen – Letzteres bedingt durch die »Erfindung« des Traumas als eigenes Krankheitsbild – wurde eine längere zeitliche Dimension der Katastrophe hervorgebracht. Es wurde deutlich, dass eine Katastrophe für die einzelnen Betroffenen auch nach der finanziellen Regelung und trotz performativer Schlussstriche weitere Folgen nach sich ziehen konnten. Aus der zunehmenden Umdeutung psychischer und psychosozialer Folgen, weg von persönlicher Charakterschwäche zu »normalen«, wenngleich für die Betroffenen problematischen Verarbeitungsreaktionen, die nicht zuletzt durch Interdiskurse zwischen Medien und psychologischem Fachwissen popularisiert wurden, ergaben sich außerdem entscheidende Möglichkeitsräume für die Betroffenen, sich über ihre eigene Situation, die Folgen und Wünsche öffentlichkeitswirksam zu äußern oder gar selbst gestaltend aktiv zu werden. Durch diesen Prozess wurden eine schnelle Bewältigung und ein Abschluss der Katastrophe in Frage gestellt. Die Herstellung von Ordnung durch eindeutige Kategorisierungen und Erzählungen konnte im Laufe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts keinen Bestand haben. Es entstand in der Katastrophenbewältigung eine Ambivalenz, wie

9 Vgl. Eckart Conze, Die Suche nach Sicherheit. Eine Geschichte der Bundesrepublik Deutschland von 1949 bis in die Gegenwart, München 2009, hier S. 16-18, S. 233-239.

sie Zygmunt Bauman¹⁰ beschreibt: Die sich auffächernden Elemente der Bewältigung und die Beteiligung einer größeren Anzahl an Akteuren im Diskurs erschwerten die Herstellung von Eindeutigkeit beziehungsweise eines eindeutigen Endes der Katastrophe.

Eine erhöhte Aufmerksamkeit für Betroffene bedeutete nicht, dass sämtlichen ihrer Forderungen und Bedürfnisse nachgekommen wurde. Der Wunsch der Betroffenen nach Anerkennung wurde nicht zuletzt auch in Auseinandersetzungen um Entschädigungszahlungen deutlich. Wie die Konflikte um Schmerzensgeld nach beinahe allen Katastrophenereignissen zeigen, wurden finanzielle Ersatzleistungen zunehmend als symbolische Form der Anerkennung individuellen Leids verstanden – selbst wenn sie rechtlich nicht zwingend vorgeschrieben waren. Diese Ausweitung der Funktion von Entschädigungen als Anerkennung eines persönlichen Schadens haben Florian Jessensky und Martin Rupps auch in anderen Opferkontexten beobachtet.¹¹ Ein weiterer Punkt war die Gestaltung von Gedenkort. Bis zur Mitte des Jahrhunderts war es unüblich, mit Gedenkort an derartige Katastrophen zu erinnern. Die Episode um den Kampf der Betroffenen der Flugtagkatastrophe um einen eigenen, als angemessen betrachteten Gedenkort zeigt die brisante Bedeutung auf, die diesem zugerechnet werden konnte. Ein Gedenkort schrieb eine bestimmte Art der Erinnerung und Deutung fest. Die konsensuale Gestaltung der Gedenkstätte von Eschede dagegen zeugt nach anfänglichen Konflikten von einer allmählichen gesellschaftlichen Akzeptanz der Unabschließbarkeit und dem Willen, der Katastrophe und den Toten weiterhin zu gedenken. Eindrücklich ist der Wandel von einer abschließenden zu einer erinnernden Bewältigung an der Entwicklung des Erinnerns und den Formen des Gedenkens zu erkennen. Die Aufmerksamkeit für die Betroffenen und die persönlichen Folgen führte zu neuen Umgangsformen auf performativer Ebene. Zu Beginn des Untersuchungszeitraumes zielten Veranstaltungen, wie beispielsweise Trauerfeiern, auf den Abschluss der Katastrophenzeit und auf zukünftige Perspektiven, die sich aus der Überwindung der Katastrophe ergeben sollten. Emotionaler Zuspruch vonseiten politischer oder wirtschaftlicher Repräsentanten jenseits des Kondolierens waren bis in die zweite Hälfte des Jahrhunderts nicht Teil der performativen Katastrophenbewältigung. Dies änderte sich in den Folgejahrzehnten. Äußerungen persönlichen Erschreckens, persönlicher Trauer und Betroffenheit wurden mehr und mehr Teil öffentlicher Erklärungen und Ansprachen. Deutlich wird dieser Wandel besonders im Falle der ICE-

¹⁰ Vgl. Bauman, *Moderne und Ambivalenz*.

¹¹ Vgl. Jessensky, Rupps, »May the burden of your ordeal gradually fade from memory«, S. 89.

Katastrophe. Der Tragweite des Ereignisses wurde damit ein diskursiver Raum beziehungsweise Zeit zugestanden, indem die Katastrophe als »Zäsur« der deutschen Geschichte bezeichnet wurde. Diese Entwicklung hängt mit dem Übergang von der Sicherheitskultur zur Kultur des Risikos zusammen. Waren Katastrophen nicht zu verhindern, war es für die Weiternutzung der spezifischen Technik nicht mehr notwendig, die Katastrophe vollständig abzuschließen und den Blick ausschließlich in die Zukunft und auf einen erwarteten Fortschritt zu richten. Die Integration der Erinnerung in ein Leben mit dem Restrisiko war möglich und notwendig, da langfristiges Gedenken und ein offensiveres Umgehen mit der Katastrophe und ihren Folgen eingefordert wurden.

Zusammenfassend lässt sich ein tiefgreifender Wandel im gesellschaftlichen Umgang mit Emotionen und Betroffenheit erkennen. Die zunehmende Sichtbarkeit der Verletzten, die Medialisierung des Leids und die diskursive Etablierung des Traumas als regulärem Bestandteil der Katastrophenbewältigung verweisen auf eine Erweiterung der Katastrophenbewältigung um eine emotionale Komponente. Zugleich aber lässt sich eine zunehmende Institutionalisierung und Rationalisierung erkennen, die auf den Katastrophenfall eingestellt war, aber oftmals pauschal reagierte.

Nicht zuletzt zeigen die untersuchten Fallbeispiele die grundlegende Ambivalenz des Verhältnisses von Technik und Gesellschaft – eine Ambivalenz, die Zygmunt Bauman als konstitutives Strukturmerkmal moderner Gesellschaften beschrieben hat.¹² Fortschritt wurde weiterhin erwartet und eingefordert, seine Schattenseiten aber wurden zunehmend diskursiv sichtbar und kritisch diskutiert. Die Bewältigung technischer Katastrophen entfaltete sich unter Bedingungen pluraler Öffentlichkeit, in der konkurrierende Narrative nebeneinander bestehen konnten, wie Schuldzuschreibungen, Opfererzählungen, unternehmerische Legitimationsstrategien oder staatliche bzw. wirtschaftspolitische Entschuldigungspraktiken.

In der Katastrophenbewältigung der Bundesrepublik spiegelte sich somit nicht nur ein technikgeschichtlicher Wandel, sondern auch ein zentraler Entwicklungspfad der westdeutschen Gesellschaft: von einer auf Ordnung und Abschluss bedachten Nachkriegskultur hin zu einer offenen, risikosensiblen, emotionalisierten Erinnerungs- und Deutungskultur, in der Verletzbarkeit wahrnehmbar, aber auch politisch und institutionell bearbeitbar wurde. Der Preis des Fortschritts wurde dadurch nicht geringer, aber sichtbarer.

12 Vgl. Bauman, *Moderne und Ambivalenz*, S. 15–19; 219–225.

Epilog und Ausblick

Als am 10. März 2019 eine Boeing 737 Max 8 mit über 900 km/h auf der staubigen Erde im abessinischen Hochland in Äthiopien aufschlug und sich der Vorfall als der zweite Absturz desselben Flugzeugtyps innerhalb von fünf Monaten erwies, wurde dies zum Ausgangspunkt für einen globalen Skandal.¹³ Am 29. Oktober 2018 war eine Maschine wenige Minuten nach dem Start in Jakarta, Indonesien, in die javanische See gerast.¹⁴ In beiden Fällen kamen sämtliche Personen an Bord ums Leben.¹⁵ Als Ursache der Abstürze wurde ein Computersystem mit der Bezeichnung MCAS (*Manuevering Characteristics Augmentation System*) vermutet.¹⁶ MCAS war als Überwachungs- und Korrektursystem in diesem Flugzeugtyp installiert worden, um den Winkel der Flugzeugnase im Luftstrom zu kontrollieren.¹⁷ Für die rasche Entwicklung der Boeing 737 Max in Konkurrenz zu Airbus waren größere und treibstoffeffizientere Flugzeugturbinen in veränderter Position in ein ansonsten kaum modifiziertes, bereits bestehendes Flugzeugmodell verbaut worden.¹⁸ Diese neuen Turbinen machten es notwendig, einen zu steilen Winkel des Flugzeuges durch zu starken Auftrieb zu verhindern, da er einen Abriss der Luftströmung unter den Tragflächen und damit den Absturz verursachen konnte.¹⁹ Ein Defekt der mit MCAS verbundenen Sensoren veranlasste an den Tagen der Abstürze das Programm, die Neigung der Flugzeugnase fälschlicherweise immer weiter herunterzusteuern, ohne dass das Eingreifen der Piloten den fatalen Aufschlag verhindern konnte.²⁰

Die Reaktionen auf die Abstürze waren vielfältig: Aus Sicherheitsgründen erteilten die meisten Staaten weltweit Flugverbote für den betroffenen Flugzeugtyp.²¹ Boeing veröffentlichte Beileidsbekundungen und Statements zu

13 Vgl. Kopflös in Seattle, in: Der Spiegel 32 (2019), S. 11–25, hier S. 11.

14 Vgl. ebd.

15 Vgl. ebd.

16 Vgl. ebd., S. 21. Die Abschlussuntersuchungsberichte hielten dies ebenfalls für die wahrscheinlichste Ursache. Vgl. The Federal Democratic Republic of Ethiopia, Ministry of Transport and Logistics, Aircraft Accident Investigation Bureau, Investigation Report on Accident to the B737-MAX8 Reg. Accident to the Et-Avj Operated by Ethiopian Airlines, 10 March 2019, vom 23. 12. 2022, S. 255.

17 Vgl. Kopflös in Seattle, S. 21.

18 Vgl. ebd.

19 Vgl. ebd.

20 Vgl. ebd., S. 18; vgl. auch: Accident Flight CVR Transcript: The Federal Democratic Republic of Ethiopia, Investigation Report on Accident to the B737-MAX8, S. 94–100.

21 Vgl. Kopflös in Seattle, S. 11–12.

den Unfällen.²² Sicherheitsbehörden rund um den Globus fragten ebenso wie die Medien nach den Ursachen.²³

JournalistInnen des deutschen Wochenmagazins *Spiegel* interessierten nicht nur die technischen Zusammenhänge und die möglichen technischen Auslöser, sondern auch die Betriebsabläufe bei Boeing. Der Leitartikel »Kopflos in Seattle« prangert eine gewinnorientierte, kapitalistische Firmenkultur an, bei der die Sicherheit der Flugzeuge nicht an erster Stelle stehe.²⁴ Die Frage nach Schuld und Verantwortung wurde in diesen Fällen einmal wieder verhandelt. Andere publikumsreiche Formate, wie beispielsweise eine Dokumentation des Streaming-Dienstes Netflix, berichteten, dass die Piloten nicht nur keine Schulung für den Umgang mit MCAS erhalten, sondern gar nichts von dem System gewusst hätten.²⁵ Auf diese Weise entstand in populären Medien eine Erzählung, die einerseits Schuld auf Seiten des Managements und der Konzernführung impliziert und andererseits die Todesfälle besonders tragisch und vermeidbar erscheinen lässt. Anderslautende Interpretationen oder die Sicherheitsbeteuerungen Boeings haben es schwer gegenüber diesen Deutungsangeboten.

Ebenso wichtig wie der Ursachenkomplex in den Darstellungen waren die »Opfer«. An ihnen wurden die Folgen sinnfällig.²⁶ Der Stellenwert von »Opfern« ist in den vergangenen Jahrzehnten zumindest in Hinsicht auf rechtliche Interessensvertretung, mehr aber noch auf moralische Gewichtung in der medialen Berichterstattung gestiegen.²⁷ Allerdings ist die Handlungsmacht von Opfern nach wie vor begrenzt. Der *Spiegel* wagte zu spekulieren: »Wenn aber klar werden sollte, dass 346 Menschen starben, weil Industrie und Aufsichtsbehörden grob fahrlässig oder sogar vorsätzlich lax zu Werke gingen, dann hätte das weitreichende Folgen für die Industrie, die Glaubwürdigkeit der Behörden sowie für unser gesamtes, alltägliches Leben.«²⁸ Der Blick zurück auf vergangene Katastrophen aber lässt dies als frommen Wunsch erscheinen.

Wohin entwickelt sich der Umgang mit technischen Katastrophen im Zeitalter der stetig autonomer werdenden Computersteuerung und der Ent-

22 Vgl. ebd., S. 17.

23 Vgl. ebd., S. 14.

24 Vgl. ebd., S. 22. Das 2021 erschienene Buch von Peter Robison bestätigt diese Darstellungen. Vgl. Peter Robison, *Flying Blind. The 737 Max Tragedy and the Fall of Boeing*, New York (NY) 2021.

25 Vgl. *Downfall. The Case against Boeing*, Netflix, 2022.

26 Der Spiegel stellt den Details um die Fertigung der Flugzeuge Einzelheiten über die Verunglückten und deren Hinterbliebene gegenüber. Vgl. *Kopflos in Seattle*, S. 13–14.

27 Vgl. ebd.

28 Vgl. ebd., S. 12.

wicklung von Künstlicher Intelligenz (KI)? Durch sie erhalten die Fragen nach den Ursachen und der menschlichen oder technischen Schuld eine neue Dimension, wenn Technik andere Technik steuert und wartet oder anderweitig in das alltägliche menschliche Leben eingreift. Die Entwicklung und der Einsatz von KI erscheinen gegenwärtig als zukunftsweisender Weg. Welche Schattenseiten und welchen Preis dieser Weg erforderlich machen könnte, ist derzeit noch nicht abzusehen. Besonders die scheinbare Berechenbarkeit moderner Technik macht ihr Scheitern besorgniserregend und mysteriös zugleich. So konnte in einer Welt der engmaschigen und technisch hochgradig entwickelten Luftraumüberwachung, in der selbst Privatpersonen die Wege von Passagiermaschinen live und in Echtzeit verfolgen können, trotzdem im Jahr 2014 der Malaysia-Airlines-Flug MH370 auf einem Flug von Kuala Lumpur nach Peking spurlos verschwinden.²⁹

Technische Katastrophen erhalten durch die zunehmende globale Mobilität internationale Verschränkungen, sodass sie durch die Opfer verschiedener Herkunftsländer immer seltener nationalen Charakter besitzen dürften. Diese Beispiele aus der Luftfahrt sind durch die zunehmende globale Mobilität und Migration auch auf andere technische Katastrophen übertragbar. Selbstverständlich darf eine zukünftige Betrachtung von Bewältigungsbestrebungen nicht ohne Bezug zu Bemühungen der transkulturellen Aufklärung und Erinnerungsgestaltung von Terroranschlägen und anderen Schadensereignissen geschehen. Möglich ist, dass die Bewältigung von technischen Katastrophen und Terroranschlägen zukünftig ähnliche Parallelentwicklungen aufweisen wird, wie die Bewältigung deutscher Technikkatastrophen mit der Vergangenheitsbewältigung und der Erinnerung an den Holocaust im 20. Jahrhundert.³⁰

Der Umgang mit Katastrophen, der in diesem Buch für (West-)Deutschland dargestellt wurde, muss folglich immer häufiger auch transkulturell ausgehandelt werden. Ähnlichkeiten zwischen dem Umgang mit den Abstürzen und den in dieser Studie untersuchten Bewältigungsstrategien lassen eine Übertragbarkeit einiger Elemente vermuten. Wodurch die Bewältigung technischer Katastrophen des 21. Jahrhunderts geprägt und an welchen bestehenden Elementen sie orientiert sein wird, ist allerdings eine Frage für die übernächste Generation von HistorikerInnen.

29 Vgl. Stefan Schmitt, Luftfahrt – Das erstaunliche Verschwinden von Flug MH 370, in: *Die Zeit* 69 (2014) 13, S. 38.

30 Den globalen Charakter des Terrorismus und damit auch seiner transnationalen Opfergruppen zeigt Petra Terhoeven auf: Petra Terhoeven, *Victimhood and Acknowledgement: The Other Side of Terrorism*, in: dies. (Hrsg.), *Victimhood and Acknowledgement. The Other Side of Terrorism* [= Jahrbuch für Europäische Geschichte, Bd. 19], München, Wien 2018, S. 1-17, hier S. 2.

Verzeichnisse

Quellen

Archivalische Quellen

BASF Unternehmensarchiv Ludwigshafen/Rhein (UA BASF)

PB A.8.3.5./8; PB A.8.3.5./10; PB A.8.3.5./17; PB A.8.3.5./16; PB A.8.3.5./18; B4 663; B4 159I; B4 16II.

Gemeindearchiv Eschede (Gema Eschede)

SM 17-1; SM 17-2; SM 17-3; SM 17-4; SM 17-5; SM 17-6; SM 17-7; SM 17-II; SM 17-11a; SM 17-12; SM 17-13; SM 17-19; SM 17-20.

Landesarchiv Speyer (LA Speyer)

Best. H 13 Nr. 98a; Best. H 13 Nr. 98b; Best. H 47 Nr. 344; Best. H 47 Nr. 577; Best. H 47 Nr. 578; Best. H 47 Nr. 579; Best. H 47 Nr. 580; Best. H 47 Nr. 581; Best. H 47 Nr. 582; Best. H 47 Nr. 585; Best. H 47 Nr. 586; Best. H 47 Nr. 587; Best. H 47 Nr. 590; Best. H 47 Nr. 755; Best. H 47 Nr. 800; Best. J 28 Nr. 2890; Best. V 52 Nr. 90; Best. V 52 Nr. 604.

Landeshauptarchiv Koblenz (LHA Koblenz)

Best. 700, 169, Nr. 84; Best. 700, 291 Nr. 2814; Best. 700, 296 Nr. 812; Best. 700, 296 Nr. 813; Best. 700, 296 Nr. 970; Best. 700, 337 Nr. 207; Best. 719 Nr. 177 04; Best. 719, Nr. 181 01; Best. 719, Nr. 182 01; Best. 860, Nr. 1438; Best. 860, Nr. 1440; Best. 860 Z, Nr. 1672; Best. 860 Z, Nr. 1673; Best. 880 Nr. 1717; Best. 930, Nr. 14783; Best. 932 Nr. 0317.

Luftschiffbau Zeppelin GmbH Archiv
Friedrichshafen (LZA Friedrichshafen)

Ztg.-Slg. 1936; Ztg.-Slg. 1937; Ztg.-Slg. 1938; 06/0694; 16/0338; 16/0344; 16/0363; 20/0075; ZM 1989/ 101-2.

Niedersächsisches Landesarchiv Abt. Hannover (NLA Hannover)

Nds. 50 Acc. 2008/010 Nr. 100/3; Nds. 50 Acc. 2008/021 Nr. 85; Nds. 120 Hildesheim Acc. 130 90 Nr. 161; Nds. 500 Acc. 10 88 Nr. 2; Nds. 500 Acc. 166/95 Nr. 132; Nds. 500 Acc. 166/95 Nr. 134.

Niedersächsisches Landesarchiv Abt. Wolfenbüttel (NLA Wolfenbüttel)

1009 N Zg. 55/2001, Nr. 4279; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 4286; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7102; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7124; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7130; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7132; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7133; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7152; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7158; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7175; 1009 N, Zg. 55/2001 Nr. 7184; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7185; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7186; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7194; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7199; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7202; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 7631; 1009 N Zg. 55/2001, Nr. 8100.

Stadtarchiv Hildesheim

Bestand 800, Nr. 2564

Stadtarchiv Ludwigshafen a. Rh. (StA Lu)

If 16; LuN 1493; LuN. 2476; M 817; Z. S. 18/1.

Stadtmuseum Genthien (StAMu Genthin)

Sign. 816; IV 2. T. H 19 Bahnhof Genthin.

Gedruckte Quellen

Wissenschaftler, Zeitzeuge und Schriftsteller: Andreas Plöger, in: Aachener Zeitung vom 23. 4. 2017.

Ernst Achilles, Organisation und Ausrüstung der Rettungsdienste im Katastrophenfall, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall, Darmstadt 1990, S. 93-98.

Accident Flight CVR Transcript: The Federal Democratic Republic of Ethiopia, Investigation Report on Accident to the B737-MAX8.

Jeffrey Arnold, International Emergency Medicine and the Recent Development of Emergency Medicine Worldwide, in: Annals of Emergency Medicine 33 (1999) 1, S. 97-103.

Gerd Bakeberg, Chronologischer Ablauf, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 93-96.

Udo Bauch, Zugunglück von Eschede überlebt. Mein schwerer Weg zurück ins Leben. Ein Opfer berichtet über seine Erfahrungen, Norderstedt 2003.

Günter Berg, Ort der Unabschließbarkeit, in: Hartmut Reichardt (Hrsg.), Dokumentation der Gedenkfeier zum 20. Jahrestag des ICE-Unglücks von Eschede, Hildesheim 2018, S. 35-36.

Bericht über das Eisenbahnunglück in Genthin auf Anweisung des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD vom 30. 12. 1939, als Faksimile abgedruckt in: Förderverein Genthiner Stadtgeschichte (Hrsg.), Das Eisenbahnunglück vom 22. 12. 1939. Deutschlands größte Verkehrskatastrophe [= Schriftenreihe zur Genthiner Stadtgeschichte, Bd. 5], Genthin 2014, S. 36-41.

Bericht über den Ausgang des Strafverfahrens 3G Ja 98/40 gegen Küchler/Chartès, als Faksimile abgedruckt in: Förderverein Genthiner Stadtgeschichte, Das Eisenbahnunglück vom 22. 12. 1939. Deutschlands größte Verkehrskatastrophe [= Schriftenreihe zur Genthiner Stadtgeschichte, Bd. 5], Genthin 2014, S. 46.

- Misty Bernall, *She Said Yes*, New York (NY), London, Toronto u. a., 2000.
- Berufsfeuerwehr Hannover, Feuerwehr Hannover, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), *Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse*, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 211-217.
- Werner Beulke, Siegeszug der Vernunft oder der Willkür – Opportunitätseinstellungen im Strafverfahren, in: Uwe Murmann (Hrsg.), *Recht ohne Regeln? Die Entformalisierung des Strafrechts* [= Göttinger Studien zu den Kriminalwissenschaften, Bd. 16], Göttingen 2011, S. 45-58.
- Jürgen Bittger, *Großunfälle und Katastrophen. Einsatztaktik und Organisation*, Stuttgart, New York (NY) 1996.
- Ernst Bloch, *Das Prinzip Hoffnung*, Werkausgabe (Bd. 5), Frankfurt a. M. 1985.
- Heinz Boberach (Hrsg.), *Meldungen aus dem Reich. Die geheimen Lageberichte des Sicherheitsdienstes des SS, 1938-1945*, Bd. 3, Herrsching 1984.
- Hans Bohrmann, Gabriele Toepser-Ziegert (Hrsg.), *NS-Pressenanweisungen der Vorkriegszeit. Edition und Dokumentation*, Bd. 5/II: 1939, Quellentexte Mai bis August, München 1998.
- Cornelia Bolesch, Einleitung, in: Stephan Erfurt, dies., Christoph Künkel u. a., *Eschede 1998. Am Ort der Entgleiten Hoffnungen*, Berlin 1999, S. 4-8.
- Christian Brauner, Willi Stadler, (Hrsg.), *Bewältigung größerer Schadensereignisse – Das ICE-Unglück Eschede* [= Texte der Fachhochschule Villingen-Schwenningen. Hochschule für Polizei, Bd. 28], Villingen-Schwenningen 2000.
- »Durch Geistesgegenwart gerettet«, in: *Bremer Nachrichten* vom 21. 5. 1937, S. 4.
- »Unerschütterliches Vertrauen zur Luftfahrt«, in: *Briesetal-Bote* vom 8. 5. 1937, S. 1.
- Auch Funkoffizier Speck gestorben, in: *Briesetal-Bote* vom 10. 5. 1937, S. 6.
- Die Katastrophe des »LZ. Hindenburg«, in: *Briesetal-Bote* vom 8. 5. 1937, S. 6-8.
- Evelyn Bromet, *The Nature and Effects of Technological Failures*, in: Richard Gist, Bernhard Lubin (Hrsg.), *Psychological Aspects of Disaster*, New York (NY), Chichester, Brisbane u. a. 1989, S. 120-139.
- Art. 40, Bundesgesetzblatt Teil I, Nr. 4, vom 21. I. 1981.
- Modern Times*, Charlie Chaplin, United Artists, 1936.
- Karin Clemens, Christian Lüdke, *Debriefing kann schaden*, in: *Deutsches Ärzteblatt* 99 (2002) 7, S. 316.
- Jens Daniel, *Der Herrgott von Lengede*, in: *Der Spiegel* 47 (1963), S. 62.
- DB-AG Geschäftsstelle »Eschede Hilfe«, *Organisation der psychologischen und sozialen Betreuung der Deutschen Bahn AG*, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), *Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse*, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 131-135.
- Deutsche Bahn (Hrsg.), *Geschäftsbericht 1999*, Heidelberg 2000.
- Deutsche Bahn (Hrsg.), *Geschäftsbericht 1998*, Baden-Baden 1999.
- Deutscher Bundestag, *Unterrichtung durch den Bundesrat, Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung von Vorschriften der Gefährdungshaftung*, Drucksache 13/III 199 vom 23. 6. 1998.
- Deutscher Bundestag, *Antwort auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Mechttersheimer und der Fraktion DIE GRÜNEN, Tieffluggebiete und Helicopter-Training-Areas*. Drucksache 11/6578, vom 8. 3. 1990.
- Deutscher Bundestag, *Beschlußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses als 1. Untersuchungsausschuß nach Artikel 45 a Abs. 2 des Grundgesetzes*, Drucksache 11/5354 vom 9. 10. 1989.
- Deutscher Bundestag, *Stenografischer Bericht über die 94. Sitzung (4. Wahlperiode) am 6. 11. 1963*, S. 4299-4351.

- Deutsches Nachrichtenbüro, Vormittagsausgabe vom 7. 5. 1937 (Nr. 582), S. 1.
 Luftverkehrsgesetz, in: Deutsches Reichsgesetzblatt Nr. 57, 1922, S. 681-687.
 Jahresbericht des Deutschen Roten Kreuzes, 1. 4. 1928-31. 3. 1929, Berlin 1929.
 Die Fantastischen Vier, MfG, in: 4:99, Sony Music Entertainment 1999.
 Michael Dölp, Der Sachverständige im Strafprozess. Gedanken über eine nachhaltige strukturelle Veränderung im Verfahrensrecht, in: ZRP. Zeitschrift für Rechtspolitik (2004) 7, S. 235-237.
 Downfall. The Case against Boeing, Netflix, 2022.
 Regierungserklärung Bundeskanzler Ludwig Erhard vom 18. 10. 1963, in: Hans Ulrich Behn, Die Regierungserklärungen der Bundesrepublik Deutschland [= Deutsches Handbuch der Politik, Bd. 5], München, Wien 1971, S. 113-148.
 Kapelle Am Weg: Eschenblatt 30 (2002) 19, S. 6.
 Mitteilungen an die Escheder Bürger, in: Eschenblatt 28 (1999) 52, S. 2.
 Der Bahnhofsball rollt, in: Eschenblatt 29 (1999) 25, S. 1.
 4. Juli Bahnhofseinweihung, in: Eschenblatt 28 (1999) 24, S. 1.
 Am Ort der entgleisten Hoffnungen. Photographie von Stephan Erfurt, in: Eschenblatt 27 (1998) 28, S. 1.
 Unglücks-Jahrestag 3. Juni, in: Eschenblatt 28 (1999) 21, S. 1-2.
 Gedenkstätten-Entwurf für ICE-Unglück vorgestellt, in: Eschenblatt 26 (1999) 21, S. 5-6.
 Eschede freut sich auf Rolf Zuckowski, in: Eschenblatt 27 (1998) 31, S. 1.
 Fünfte Jahreszeit – Das Leben geht weiter, in: Eschenblatt 27 (1998) 29, S. 1.
 Ab Freitag »hören & sehen Eschede '98«, in: Eschenblatt 27 (1998) 27, S. 1.
 Beileidsbekundungen, in: Eschenblatt 27 (1998) 25, S. 2.
 Friedrich von Esmarch, Die erste Hilfe bei plötzlichen Unglücksfällen. Ein Leitfaden für Samariter-Schulen in sechs Vorträgen, Leipzig²⁰ 1904.
 The Federal Democratic Republic of Ethiopia, Ministry of Transport and Logistics, Aircraft Accident Investigation Bureau, Investigation Report on Accident to the B737-MAX8 Reg. Accident to the Et-Avj Operated by Ethiopian Airlines, 10 March 2019, vom 23. 12. 2022.
 Stephanie Ferner, Bern Willkomm, Positive Effekte des Debriefings, in: Deutsches Ärzteblatt 99 (2002) 10, S. 464-465.
 Marian Fontana, A Widow's Walk. A Memoir of 9/11, New York (NY), London, Toronto u. a. 2006.
 Und nun wieder ans Werk, in: Frankfurter Volksblatt vom 8. 5. 1937, S. 3.
 Hans Friese, Reichshaftpflichtgesetz. Kommentar, München, Berlin 1950.
 Sigmar Gabriel, Vorwort, in: Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Hilfe für Helfer. Einsatznachsorge nach dem ICE-Unglück in Eschede. Dokumentation – Modelle – Konsequenzen, Hannover 2002, S. 10-11.
 Ein zweites schweres Zugunglück, in: Genthiner Tageblatt vom 27. 12. 1939, S. 1.
 Das schwere Eisenbahnunglück am Reichsbahnhof, in: Genthiner Tageblatt vom 23. 12. 1939, S. 4.
 Erich Gritzbach, Hermann Göring. Werk und Mensch, München 1940.
 Erich Gsuck, Karl Hädicke, Der Reichsbahnschaffner und Zugführer, Bd. 1 (Betrieb), Berlin 1939.
 Christian Günther, Wolfgang von Waldstätten, Die ICE-Mittelwagen, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), ICE. Zug der Zukunft, Darmstadt² 1991, S. 114-133.

- Christian Günther, Mittelwagen, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), ICE. Zug der Zukunft, Darmstadt 1985, S. 116-126.
- Hans-Heinrich Heidmann, Einsatz Bundeswehr, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 85-90.
- Heinrich-Horst Hellweg, SEG-Entstehungsgeschichte, Probleme, Perspektiven, in: Der Rettungsdienst im Spiegel unserer Zeit. Referate, gehalten auf dem 14. Bundeskongreß Rettungsdienst (27. bis 29. Mai 1994), Edewecht 1994, S. 289-292.
- Winfried Herget, »Die Amis«: Amerikaner in der Wahrnehmung der rheinland-pfälzischen Bevölkerung, in: ders., Werner Kremp, Walter G. Rödel (Hrsg.), Nachbar Amerika. 50 Jahre Amerikaner in Rheinland-Pfalz, Trier 1995, S. 225-235.
- »Kapitän Lehmann gestorben«, in: Hessische Landeszeitung vom 8. 5. 1937, S. 1.
- »Hindenburg«, RTL und ORF2, gesendet am 6. und 7. 2. 2011 (2 Teile).
22. Bericht, 22. Landessynode der Evangelisch-lutherischen Landeskirche Hannovers, VI. Tagung, 10.-13. Juni, in: Horst Hirschler (Hrsg.), Im Lichte des Evangeliums. Bischofsberichte von 1988 bis 1999, Hannover 2004, S. 545-553, hier S. 546.
- Adolph August Hoeling, Who destroyed the Hindenburg?, Boston (MA) 1962.
- Dirk Hölterhoff, Katastrophenseelsorge – Chronologie und kritische Würdigung, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 125-130.
- Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999.
- Ewald Hüls, Einsatz Rettungsdienst, in: ders., Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a., S. 3-29.
- Germany's Postwar Dream Derailed in Eschede, in: Japan Times vom 11. 6. 1998, S. 21.
- Germany to Certify Wheels of 59 Trains, in: Japan Times vom 8. 6. 1998, S. 6.
- Rail Crash in Germany Kills 70, in: Japan Times vom 4. 6. 1998, S. 1.
- Hartmut Jatzko, Sybille Jatzko, Heiner Seidlitz, Katastrophen-Nachsorge am Beispiel der Aufarbeitung der Flugtagkatastrophe von Ramstein 1988, Paderborn 2001.
- dies., Das durchstoßene Herz. Ramstein 1988, Beispiel einer Katastrophen-Nachsorge, Edewecht 1995.
- Ernst Jünger, Der Arbeiter, in: Sämtliche Werke, Zweite Abteilung, Essays, Bd. 8, Stuttgart 1981.
- Constantin Kaufmann, Handbuch der Unfallmedizin. Mit Berücksichtigung der Deutschen, Österreichischen und Französischen Arbeiter- und der privaten Unfallversicherung, Bd. 1, Unfallverletzungen, Stuttgart³ 1907.
- Fritz Kiemann, Samtgemeinde Eschede. »Ein Dorf wird aus allen Träumen gerissen«, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 113-116.
- Kontrollratsgesetz Nr. 9, Beschlagnahmung und Kontrolle des Vermögens der I. G.-Farben-Industrie AG (November 1945), in: Amtsblatt des Kontrollrats in Deutschland, S. 34.
- Koordinierungsstelle Einsatznachsorge, Einsatznachsorge nach dem ICE-Unglück in Eschede. Dokumentation – Modelle – Konsequenzen, Hannover 2002.

- Günther Krause, Geleitwort, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), ICE. Zug der Zukunft, Darmstadt² 1991, S. 9-10.
- J. Stephen Kroll-Smith, Stephen R. Couch, Technological Hazards. Social Responses as Traumatic Stressors, in: John P. Wilson, Beverly Raphael (Hrsg.), International Handbook of Traumatic Stress Syndromes, New York (NY), London 1993, S. 79-91.
- Hans-Jürgen Kühlwetter, Jörg Solnercyk, Bernd Uhlenhut u. a., Der Prozess zum Unfall Eschede, (Sonderdruck aus Schweizer Eisenbahn-Revue, Eisenbahnrevue International, Eisenbahn Österreich 10 [2002] – 6 [2003]), Luzern 2009.
- Almut Künkel, Christoph Künkel, Reden von Gott, obgleich er selbst schweigt. Erfahrungen aus der ICE-Katastrophe von Eschede, in: Schlüsselerfahrungen. Jahrbuch der Religionspädagogik, Bd. 16, Neukirchen-Vluyn 2000, S. 123-131.
- Claus Lange, Einsatz Feuerwehr, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 72.
- Werner von Langsdorff, LZ 129 »Hindenburg«. Das Luftschiff des deutschen Volkes, Frankfurt a. M. 1936.
- Robert Jay Lifton, Eric Olson, The Human Meaning of Total Disaster. The Buffalo Creek Experience, in: Psychiatry (39), 1976, S. 1-18.
- Joachim Lindenberg, Pressearbeit der Polizeiinspektion Celle, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 143-146.
- Wolfgang Lohmann, Einsatz des Bundesgrenzschutzamtes Hannover, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a., S. 105-109.
- Gerd Loschütz, Besichtigung eines Unglücks, Frankfurt a. M. 2021.
- Heinrich Löwen, »Den Menschen dienen«, in: Hartmut Reichardt (Hrsg.), Dokumentation der Gedenkfeier zum 20. Jahrestag des ICE-Unglücks von Eschede, Hildesheim 2018, S. 33-34.
- Zur Untersuchung des »Hindenburg«-Unglücks, in: Luftwissen, 4 (1937) 6, S. 187.
- Richard Lutz, Der Verantwortung nicht gerecht geworden, in: Hartmut Reichardt (Hrsg.), Dokumentation der Gedenkfeier zum 20. Jahrestag des ICE-Unglücks von Eschede, Hildesheim 2018, S. 31-32, hier S. 31.
- G. Mandel, Die Verantwortung des Journalisten im Katastrophenfall, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall. Darmstadt 1990, S. 123-124.
- Gerhard Mauz, Den Unfall hat er allein verschuldet, in: Der Spiegel 25 (1971), S. 49-54.
- Walter-Eberhard Alexander Albert Freiherr von Medem, Kabinenjunge Werner Franz vom Luftschiff Hindenburg, Berlin 1938.
- Werner Mende, Andreas Plöger, Das Verhalten und Erleben von Bergleuten in der Extrembelastung des Eingeschlossenseins, in: Der Nervenarzt 37 (1966) 1, S. 209-219.
- Dennis S. Mileti, Thomas E. Drabek, John Eugene Haas, Human Systems in Extreme Environments. A Sociological Perspective, Boulder (CO) 1975, S. 103; E. M. Smith, C. S. North, P. C. Price, Response to Technological Accidents, in: M. Lystad (Hrsg.), Mental Health Response to Mass Emergencies. Theory and Practice [= Brunner/Mazel psychosocial stress series, Bd. 12], New York (NY) 1988, S. 52-95.
- Jeffrey Mitchell, George Everly, Streßbearbeitung nach belastenden Ereignissen. Zur Prävention psychischer Traumatisierung (deutsche Ausgabe herausgegeben von Andreas Igl, Joachim Müller-Lange), Edewecht, Wien 1998.

- Michael Mooney, Die Hindenburg, Düsseldorf, Wien 1974.
- Jost Müller-Bohn, Das Wunder von Lengede, Lahr-Dinglingen 1988.
- Hilfsangebot brüsk abgelehnt. Katastrophenopfern wird Hilfe der Volkssolidarität vorenthalten, in: Neues Deutschland vom 28. Februar 1962, S. 2.
- Hilfsangebot für Katastrophenopfer. FDGB und Volkssolidarität: Als erste Maßnahme 700 Erholungsplätze, in: Neues Deutschland vom 21. Februar 1962, S. 1.
- Niedersächsischer Landtag, Stenografischer Bericht über die 5. Sitzung, Hannover am 10. Juni 1998.
- Hindenburg Covers half Ocean Flight; Is due Tomorrow, in: New York Times vom 8. 5. 1936, S. 1.
- Hans-Jörg Oestern, Erfahrungen und Ergebnisse aus bisherigen Katastrophen im Vergleich zu Eschede, in: Trauma und Berufskrankheit 2 (2000), S. 294-297.
- Thomas Ohlhoff, Einsatz des Sanitäts- und Betreuungsdienstes, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 41-46.
- Erich Philipp, Darstellung der polizeilichen Aufgaben und Maßnahmen, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 99-104.
- Karl Pinschovius, Die seelische Widerstandskraft im Kriege, Berlin 1942.
- Gerhard Pintag, Josef Wiese, Der ICE, ein überzeugendes Ergebnis der Rad/Schiene-Forschung, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), ICE. Zug der Zukunft, Darmstadt 1985, S. 46-58.
- Andreas Plöger, Tiefenpsychologisch fundierte Psychodramatherapie, Stuttgart, Berlin, u. a., 1983.
- ders., Die therapeutische Gemeinschaft in der Psychotherapie und Sozialpsychiatrie. Theorie und Praxis, Stuttgart 1972.
- ders., Gruppendynamik in einer Extremsituation. Weitere Untersuchungen an den Überlebenden der Bergwerkkatastrophe von Lengede 1963, in: Der Nervenarzt 40 (1969) 1, S. 308-314.
- Tim Pohlemann, Medizinischer Einsatz – Integration, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 34-40.
- Hans Poser, Von der Theodizee zur Technodizee. Ein altes Problem in neuer Gestalt [= Hefte der Leibniz-Stiftungsprofessur, Bd. 2], Hannover 2011.
- Wolfgang Quirini, Sichtung und Bergung, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a., S. 30-33.
- Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), ICE. Zug der Zukunft, Darmstadt² 1991.
- dies., Vorwort, in: dies. (Hrsg.), ICE. Zug der Zukunft, Darmstadt 1985, S. 5.
- Klaus Rathert, Katastrophenstab, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 97-99.
- Ernst Rebentisch, Handbuch der medizinischen Katastrophenhilfe, München-Gräffelfing² 1991.
- Hartmut Reichardt (Hrsg.), Dokumentation der Gedenkfeier zum 20. Jahrestag des ICE-Unglücks von Eschede, Hildesheim 2018.

- Markus Reiter, Eschede und danach. Erfahrungen aus der Arbeit des Ombudsmannes der Deutschen Bahn, Stuttgart 2005.
- Heinz Riesenhuber, Geleitwort, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), ICE. Zug der Zukunft, Darmstadt² 1991, S. 10-11.
- Bernd Roßbach, Die Nachbereitung zur Eisenbahnkatastrophe Eschede aus Sicht der IDKO des Bundeskriminalamtes, in: Christian Brauner, Willi Stadler (Hrsg.), Bewältigung größerer Schadensereignisse – Das ICE-Unglück Eschede [= Texte der Fachhochschule Villingen-Schwenningen. Hochschule für Polizei, Bd. 28], Villingen-Schwenningen 2000, S. 82-89.
- R. Rosser, Psychiatric Aspects of Disaster. Psychological Aftermath of the King's Cross Fire, in: Journal of the Royal Society of Medicine 84 (1991), S. 4-8.
- Helmut Schmidt, Auf der Suche nach einer öffentlichen Moral. Deutschland vor dem neuen Jahrhundert, München² 2000.
- Stefan Schmitt, Luftfahrt – Das erstaunliche Verschwinden von Flug MH 370, in: Die Zeit 69 (2014) 13, S. 38.
- Robert Scholl, Gott lebt! Berichte und Kommentare über die Bergwerkskatastrophe von Lengede, Wuppertal 1965.
- K. Schüller, Zusammenarbeit mit den Medien im Katastrophenfall, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall, Darmstadt 1990, S. 121-122.
- William Shakespeare, Coriolanus (ediert von Lee Bliss, Brian Gibbons), Cambridge 2010.
- Albert Speer, Technik und Macht, hrsg. von Adelbert Reif, Esslingen am Neckar 1979.
- Helmut Spehl, Luftschiff-Attentate auf die öffentliche Meinung, Freiburg 1988.
- Kopflös in Seattle, in: Der Spiegel 32 (2019), S. 11-25.
- »Helden, bitte melden«, in: Der Spiegel 49 (2003), S. 166-168.
- Abstand zum Anstand. Die Deutschen auf dem Wege zu einem Volk ohne Moral, in: Spiegel Special 1 (1999), S. 14-17.
- Heiße Spur nach München, in: Der Spiegel 39 (1998), S. 111-113.
- Die deutsche Titanic, in: Der Spiegel 21 (1999), S. 36-60.
- Heimsuchung im High-Tech-Land, in: Der Spiegel 24 (1998), S. 22-34.
- »Der Tanz ums goldene Selbst«, in: Der Spiegel 29 (1997), S. 92-107.
- »Alles einladen und sofort weg«, in: Der Spiegel 36 (1988), S. 24-32.
- »Wie Stars der Tour de France«. Die Kidnapper-Show für ein Millionenpublikum, in: Der Spiegel 34 (1988), S. 20-21.
- »Zustände wie bei der Pferdebahn«, in: Der Spiegel 25 (1975), S. 65-69.
- »Der kriegt doch die Kurve nie«, in: Der Spiegel 31 (1971), S. 24-29.
- Überraschendes Ergebnis psychologischer Untersuchungen der Katastrophe von Lengede – Klarheit nach sechs Jahren, in: Die Zeit 36 (1969).
- Lohn der Angst, in: Der Spiegel 47 (1963), S. 63-65.
- In der Kaula sprachen sie vom Alten Mann, in: Der Spiegel 46 (1963), S. 38-41.
- Aus der Gruft, in: Der Spiegel 46 (1963), S. 23-36.
- Sabotage in Zelle 4, in: Der Spiegel 33 (1962), S. 46-49.
- Im Gesetz nicht vorgesehen, in: Der Spiegel 32 (1958), S. 28-29.
- Kurt Spiller, Geleitwort, in: Theo Rahn, Hubert Hochbruck, Friedrich W. Möller (Hrsg.), ICE. Zug der Zukunft, Darmstadt 1985, S. 13.
- M. Steen, H. Uhlemann, Die Auswirkungen von Kerosin bei Großschadensereignissen mit Flugzeugbeteiligung, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall, Darmstadt 1990, S. 71-74.

- dies., Die Versorgung der Opfer des Unglücks in Ramstein am 28.8.1988, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall, Darmstadt 1990, S. 57-69.
- Freigabe von Helium für Luftschiffe?, in: Stettiner General-Anzeiger vom 11. 5. 1937, S. 1.
- Untersuchung in Lakehurst beginnt, in: Stettiner General-Anzeiger vom 9. 5. 1937, S. 1.
- Bryan T. van Sweringen, Alltägliches Zusammenleben: Deutsche und Amerikaner als Nachbarn, in: Winfried Herget, Werner Kremp, Walter G. Rödel (Hrsg.), Nachbar Amerika. 50 Jahre Amerikaner in Rheinland-Pfalz, Trier 1995, S. 188-224.
- Luftkrieg als Bewährungsprobe, in: Teltower Kreisblatt vom 3. 8. 1943, S. 1.
- Die Verwendung von Helium für Luftschiffe, in: Teltower Kreisblatt vom 10. 5. 1937, S. 1.
- »Trotz alledem«, in: Teltower Kreisblatt vom 7. 5. 1937, S. 1.
- Kai Thäslar, Aspekte aus der Sicht der Medien. »Ein faires Miteinander – auch im Katastrophenfall«. Überlegungen zum Verhältnis von Krisen-PR und Fernsehjournalismus, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 147-149.
- Eduard Thurneysen, Die Lehre von der Seelsorge, München 1948.
- Timeless, 1. Folge, »Pilot«, NBC, gesendet am 3. 10. 2016.
- Hermann Töpfer, Die Naturkräfte im Dienst des Menschen [= Sammlung gemeinverständlicher wissenschaftlicher Vorträge], Hamburg 1891.
- Hans-Dieter Tröger, W. J. Kleemann, Pathologisch-Anatomische Ergebnisse, in: Ewald Hüls, Hans-Jörg Oestern (Hrsg.), Die ICE-Katastrophe von Eschede. Erfahrungen und Lehren. Eine interdisziplinäre Analyse, Berlin, Heidelberg, New York (NY) u. a. 1999, S. 60-62.
- Stuart W. Turner, James Thompson, Rachel M. Rosser, The Kings Cross Fire. Early Psychological Reactions and Implications for Organizing a »Phase-Two« Response, in: John P. Wilson, Beverly Raphael (Hrsg.), International Handbook of Traumatic Stress Syndromes, New York (NY), London 1993, S. 451-459.
- Karsten Vilmar, Vorwort, in: Ernst Rebenitsch, Handbuch der medizinischen Katastrophenhilfe, München-Gräfelfing² 1991, S. 1-3.
- Wolfgang Vögele, Zivilreligion, Katastrophen und Kirchen [= EZW-Texte, Bd. 189], Berlin 2007.
- Martin Wagenschein, Zusammenhänge der Naturkräfte. Das Gefüge des physischen Naturbildes, Braunschweig 1937.
- Gesine Wagner, Im Feuer ist mein Leben verbrannt. Der Starfighter-Absturz in Frankfurt Pfingsten 1983. Briefe, Tagebuchaufzeichnungen, Dokumente, Gütersloh² 1985.
- Max Weber, Gesammelte Aufsätze zur Religionssoziologie, Bd. 1, Tübingen 1920.
- K. Wegener, Zur Pathologie des Verbrennungstraumas: Pathologisch-anatomische Befunde in der Frühphase schwerer Verbrennungen, in: Peter-Rudolf Zellner (Hrsg.), Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall, Darmstadt 1990, S. 85-91.
- Ulrich Wickert, Der Ehrliche ist der Dumme. Ein Essay, Hamburg 1994.
- John P. Wilson, Beverly Raphael, Theoretical and Conceptual Foundations of Traumatic Stress Syndromes, in: dies. (Hrsg.), International Handbook of Traumatic Stress Syndromes, New York (NY), London 1993, S. 1-9.
- The Hindenburg (dt. Fassung: Die Hindenburg), Robert Wise, 1975.
- Bernhard Wolter, Du liebstes Leben. Das Wunder von Lengede und was danach kam, München 1988.
- Günter Zeapernick, Lengede, in: THW-Monatszeitschrift 1963 (12), S. 1-9.

Internetquellen

- »Drei Aktuell«, Hessen3, gesendet am 6. 6. 1988, 21.00 Uhr, [<https://www.youtube.com/watch?v=VLuOPxF9o-o>], letzter Zugriff am 13. 6. 2023.
- Abendschau, ARD, gesendet am 8. 2. 1963 um 19.30 Uhr, [<https://www.ardmediathek.de/video/sr-retro-abendschau/rueckblick-auf-das-grubenunglueck-luisenthal/sr/Y3JpZDovL3NyLW9ubGluzS5kZS9SRVRSTyrBUi85MzEoNw>], letzter Zugriff am 14. 4. 2023.
- Andreas Hammel, Entwicklung des Kölner Risikoindex für Betroffene von Verkehrsunfällen, Publikationsserver der Universität Köln, [<https://kups.ub.uni-koeln.de/1525/>], letzter Zugriff am 28. 7. 2023.
- Bürokratisch und ungerecht – Der Kampf der Opfer von Eschede gegen die Bahn, ARD, gesendet am 25. 3. 1999, Transkript unter [<https://daserste.ndr.de/panorama/archiv/1999/Buerokratisch-und-ungerecht-Der-Kampf-der-Opfer-von-Eschede-gegen-die-Bahn,erste7262.html>], letzter Zugriff am 1. 8. 2023.
- BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Zweiten Senats vom 27. August 2003-2 BvR 911/03 – Rn. (1-9) [http://www.bverfg.de/e/rk20030827_2bvro91103.html], letzter Zugriff am 28. 6. 2018.
- Dankesbrief der Deutschen Zeppelin-Reederei an den Ministerpräsidenten von Württemberg vom 17. 5. 1937, in: Landesarchiv Baden-Württemberg, Abt. Hauptstaatsarchiv Stuttgart E 130 b Bü 3666, Bild 6, [<http://www.landessarchiv-bw.de/plink/?f=1-63318-4>], letzter Zugriff am 2. 8. 2022.
- Das öffentliche Inferno, in: Focus Online, 4. 9. 2014, [https://www.focus.de/panorama/welt/tid-11333/ramstein-das-oeffentliche-inferno_aid_321754.html], letzter Zugriff am 1. 2. 2021.
- Das Wunder von Lengede oder Ich wünsch' keinem, was wir mitgemacht haben, ZDF, gesendet am 7. 3. 1979, [<https://www.youtube.com/watch?v=mXLX8KsEqR8&t=1s>], letzter Zugriff am 2. 2. 2023.
- Das Zugunglück von Eschede. Die Narbe, NDR, gesendet am 21. 10. 2020, 20.15 Uhr, [<https://www.ardmediathek.de/video/die-narbe/das-zugunglueck-von-eschede/ndr/Y3JpZDovL2skci5kZS8xZWYwN2JiMio5OTZjLTQ1YWEtOWE4NC1mYmYzYjBlMTk4NGY>], letzter Zugriff am 17. 7. 2023.
- Der Todeszug, in: Stern.de vom 3. 6. 2003, [<https://www.stern.de/panorama/panorama-der-todeszug-3286152.html>], letzter Zugriff am 30. 12. 2018.
- Die Rettung der elf Bergleute aus der Grube von Lengede, NDR, gesendet am 7. 11. 1963, ohne angegebene Uhrzeit, [<https://www.ardmediathek.de/video/norddeutsche-geschichte-n/die-rettung-der-elf-bergleute-aus-der-grube-von-lengede/ndr/Y3JpZDovL2skci5kZS9jMDNlZDBmMC04MTVjLTQxYzUtODkrNC05NzZmZWRRmMDlXMTk>], letzter Zugriff am 13. 2. 2023.
- Die Zeit unter der Lupe vom 8. 11. 1963, in: Bundesarchiv online, Die Zeit unter der Lupe 719/1963 [<https://digitaler-lesesaal.bundesarchiv.de/video/31390/695211>], letzter Zugriff am 30. 11. 2025.
- Dokumentations- und Ausstellungszentrum zur Geschichte der US-Amerikaner in Rheinland-Pfalz, 28. 8. 88/28. 8. 8. 20. Jahrestag einer Katastrophe, [<https://www.dc-ramstein.de/service/publikationen/eigene-publikationen/>], letzter Zugriff am 25. 4. 2023.
- Eschede: US-Anwalt droht Bahn mit Milliardenklage, in: SpiegelOnline vom 19. 4. 2003, [<http://www.spiegel.de/panorama/eschede-us-anwalt-droht-bahn-mit-milliardenklage-a-245481.html>], letzter Zugriff am 14. 2. 2018.

- Fernsehbericht über den Rechenschaftsbericht vom Bergmannshilfswerk Völklingen-Luisenthal, SR, gesendet am 8. 2. 1963, [<https://www.ardmediathek.de/video/sr-retro-abendschau/rechenschaftsbericht-vom-bergmannshilfswerk-voelklingen-luisenthal/sr/Y3JpZDovL3NyLW9ubGluZS5kZS9SRVRSTy1BUi85MzIzMQJ>], letzter Zugriff am 14. 2. 2023.
- G. Liebau, Unfallinternistischer Einsatz beim Lengeder Grubenunglück und klinischer Bericht über fünf gerettete Bergleute, in: MMW 105 (1964) 36, S. 1575-1585, hier S. 1576. Digitalisat des Niedersächsischen Landesarchivs NLA Hannover 1009 N ZG. 55_2001 Nr. 7134.
- Gericht erkennt staatliche Verantwortung für Sewol-Unglück an, KBS World German vom 22. 7. 2018, [http://world.kbs.co.kr/service/contents_view.htm?lang=g&menu_cate=issues&id=&board_seq=340071&page=0], letzter Zugriff am 3. 7. 2023.
- Gericht will Eschede-Prozess einstellen, in: Welt.de vom 28. 4. 2003, [<http://www.welt.de/103326057>], letzter Zugriff am 3. 1. 2019.
- Gisela Friedrichsen, Wenn Schuld zu komplex wird. Kommentar, in: SpiegelOnline vom 26. 4. 2003, [<https://www.spiegel.de/panorama/kommentar-wenn-schuld-zu-komplex-wird-a-246359.html>], letzter Zugriff am 30. 11. 2025.
- H. Gatzemeier, Erste ärztliche Eindrücke von den Elf Bergleuten im Clinomobil, in: MMW 105 (1964) 36, S. 1574, Digitalisat des Niedersächsischen Landesarchivs: 1009 N ZG. 55_2001 Nr. 7134.
- H. Kellner, Einsatz und Betreuungsmaßnahmen der zivilen Organisationen, in: MMW 105 (1964) 36, S. 1557-1572, hier S. 1562, Digitalisat des Niedersächsischen Landesarchivs: NLA Hannover, 1009 N ZG. 55_2001 Nr. 7134.
- Hans-Dietrich Genscher fährt Bahn, Bahn-Werbespot 1999, [<https://www.youtube.com/watch?v=IsehhDCW7gY>], letzter Zugriff am 27. 8. 2023.
- Heimatflimmern: Lebendig begraben – Deutschlands schwerstes Grubenunglück, WDR, gesendet am 11. 6. 2021, 20.15 Uhr, [<https://www.youtube.com/watch?v=GyOjrDQMK8o>], letzter Zugriff am 15. 8. 2023.
- Höhere Entschädigung?, in: Der Spiegel, 8. 6. 1998, [<https://www.spiegel.de/spiegel/print/d-7906671.html>], letzter Zugriff am 1. 2. 2021.
- Internet-Magazin Bassfilez: [<http://bassfilez.com/basstalk-3-boris-brejcha-mannheim>], letzter Zugriff am 11. 4. 2023.
- Joachim Griess, Nach Fährunglück. Koreaner recherchieren in Eschede, in: Cellesche Zeitung online, [<https://www.cz.de/Celler-Land/Eschede/Nach-Faehrunglueck-Koreaner-recherchieren-in-Eschede>], letzter Zugriff am 3. 7. 2023.
- Ministerium der Justiz des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Abschlussbericht der Expertenkommission zur Verbesserung der Aufklärung komplexer Unglücksereignisse, [https://www.justiz.nrw/JM/fachveroeffentlichungen/abschlussbericht_expertenkommission.pdf], letzter Zugriff am 14. 6. 2023.
- NDR Talk Show, NDR, gesendet am 24. 1. 2020, 22.00 Uhr, [https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/ndr_talk_show/Elektro-DJ-und-Musiker-Boris-Brejcha,ndrtalkshow5708.html], letzter Zugriff am 10. 6. 2020.
- Ordonance No 57, in: Journal Officiel du Commandant en Chef Francais, 30. 8. 1946, DNB online: [<http://deposit.d-nb.de/cgi-bin/recht.pl?zeitung=jouroffi&jahrgang=1946&ausgabe=035&seite=03700292&ansicht=3&bild=1&navigation=1&wahl=0&filename=.gif>], letzter Zugriff am 6. 1. 2022.
- Pilot stirbt bei Luftschiff-Absturz, in: Süddeutsche Zeitung Online, [<https://www.sueddeutsche.de/panorama/unfall-am-hessentag-pilot-stirbt-bei-zeppelin-absturz-1.1107875>], letzter Zugriff am 7. 3. 2022.

- Protokoll einer Katastrophe. Das Drama von Lengede, phoenix, gesendet am 24. 10. 2010, 14.00 Uhr, [<https://www.youtube.com/watch?v=QJMyavG6SHI>], letzter Zugriff am 2. 2. 2023.
- Ramstein – Das durchstoßene Herz, ARD, gesendet am 26. 10. 2022, 20.15 Uhr, [<https://www.ardmediathek.de/sendung/ramstein-das-durchstossene-herz/Y3JpZDovL2Rhc2Vyc3RLmRlL3JhbXNoZWluLWRhcykdXJjaHNob3NzZW5lWlhcno>], letzter Zugriff am 16. 3. 2023.
- Ramstein – Die Doku, ARD, gesendet am 26. 10. 2022, 22.00 Uhr, [<https://www.ardmediathek.de/video/ramstein-das-durchstossene-herz/ramstein-die-doku/das-erste/Y3JpZDovL2Rhc2Vyc3RLmRlL3JhbXNoZWluLWRhcykdXJjaHNob3NzZW5lWlhcnoVjUyODIlMjltMmFkNyooMDg3LWI1NGQrYzE5YzM3ZjUoNDM4>], letzter Zugriff am 16. 3. 2023.
- Roman Grafe, Die Hochgeschwindigkeitskatastrophe, in: sueddeutsche.de, [<https://www.sueddeutsche.de/panorama/zehn-jahre-nach-dem-bahnunfall-von-eschede-die-hochgeschwindigkeitskatastrophe-1.193266>], letzter Zugriff am 30. 12. 2018.
- Schnellbrief über das Unterlassen von Spendensammlungen vom Reichs- und Preußischen Ministers des Innern an die außerpreußischen Landesregierungen, u. a., in: Landesarchiv Baden-Württemberg, Abt. Hauptstaatsarchiv Stuttgart E 130 b Bü 3666, Bild 4, [<http://www.landessarchiv-bw.de/plink/?f=1-63318-4>], letzter Zugriff am 2. 8. 2022.
- Stellungnahme der Bahn zur Verfahrenseinstellung im Eschede-Prozess vom 8. 5. 2003 auf der Website des Presseportals, [<https://www.presseportal.de/pm/31465/444430>], letzter Zugriff am 3. 1. 2019.
- Tagesschau, ARD, gesendet am 1. 6. 2013, 20 Uhr, [<https://www.ardmediathek.de/video/tagesschau/tagesschau-20-00-uhr/das-erste/Y3JpZDovL2Rhc2Vyc3RLmRlL3RhZ2Vzc2NoYXUvYTRlOTlhZDgrYTYoMyooZDc2LTlhNGMtZWFMNWFlNTFlZTU5>], letzter Zugriff am 15. 8. 2023.
- Udo Ludwig, Georg Mascolo, Eschede-Prozess vor dem Aus, in: SpiegelOnline vom 25. 4. 2003 [<https://www.spiegel.de/panorama/gutachter-schlacht-eschede-prozess-steht-vor-dem-aus-a-246130.html>], letzter Zugriff am 30. 11. 2025.
- UFA-Wochenschau vom 8. 11. 1963, in: Bundesarchiv online, UFA-Wochenschau 380/1963, [<https://digitaler-lesesaal.bundesarchiv.de/video/31390/695211>], letzter Zugriff am 30. 11. 2025.
- Untergang der Fähre Sewol, in: KBS World German vom 13. 5. 2014, [http://world.kbs.co.kr/service/contents_view.htm?lang=g&menu_cate=culture&cid=&board_seq=13030&page=3], letzter Zugriff am 3. 7. 2023.
- W. Kunze, Unfallchirurgische Maßnahmen bei den Geretteten, in: MMW 105 (1964) 36, S. 1572-1573, hier S. 1573, Digitalisat des Niedersächsischen Landesarchivs, NLA Hannover 1009 N ZG. 55_2001 Nr. 7134.
- Website Boris Brejcha [<https://www.borishrejcha.de/bio>], letzter Zugriff am 30. 11. 2025.
- Website der Bundesvereinigung Stressbearbeitung nach belastenden Ereignissen e. V. [<https://www.sbe-ev.de/index.php/en/wir-ueber-uns/sbe-in-kuerze>], letzter Zugriff am 26. 6. 2023.
- Website des Unternehmens Deutsche Bahn: [<https://www.bahn.de/service/ueber-uns/umwelt>], letzter Zugriff am 2. 8. 2023.
- Website Roland Fuchs, [<http://www.ramstein-1988.de/14101.html>], letzter Zugriff am 5. 5. 2023.
- Wie »grün« ist die Bahn wirklich? [<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-klimaschutz-oekostrom-101.html>], letzter Zugriff am 2. 8. 2023.

- Yamaguchi Seison, Berlin im Frühling 1937. Tagebuch 1. April bis 9. Juni, übers. von Tanja Schwanhäuser [= Kleine Reihe für die Mori-Ōgai-Gedenkstätte der Humboldt-Universität zu Berlin, Bd. 21], Berlin 2002, [<https://edoc.hu-berlin.de/handle/18452/6109>], letzter Zugriff am 13. 6. 2022.
- ZDF-History. Die Akte Ramstein, ZDF, gesendet am 26. 8. 2018, 20.00 Uhr, [<https://www.youtube.com/watch?v=wIVzwCPlaU4>], letzter Zugriff am 15. 8. 2023.
- Zeitzeugengespräch mit dem Steiger Helmut Müller im Zeitzeugenportal, Unvorstellbare Rettungsaktion in Lengede, [https://www.zeitzeugen-portal.de/videos/Qldo36F_ibE], letzter Zugriff am 11. 1. 2023.

Literatur

- Heinrich Adolf, Technikdiskurs und Technikideologie im Nationalsozialismus, in: GWU 48 (1997) 7, S. 429-444.
- Heike Amos, Die SED-Deutschlandpolitik 1961 bis 1989, Ziele, Aktivitäten und Konflikte, Göttingen 2015.
- Günther Anders, Die Antiquiertheit des Menschen 2. Über die Zerstörung des Lebens im Zeitalter der dritten industriellen Revolution, München² 1981.
- Stewart Anderson, A Dramatic Reinvention. German Television and Moral Renewal after National Socialism, 1956-1970, New York (NY) 2020.
- Suzana Alpsancar, Technikfolgenabschätzung als Zeitdiagnose. Einsichten aus Günter Ropohls Programm, in: TATuP 27 (2018) 1, S. 14-20.
- Melanie Arndt, Tschernobylkinder. Die transnationale Geschichte einer nuklearen Katastrophe, Göttingen 2020.
- Jan Assmann, Das kulturelle Gedächtnis. Schrift, Erinnerung und politische Identität in frühen Hochkulturen, München 1997.
- ders., Kollektives Gedächtnis und kulturelle Identität, in: ders., Tonio Hölscher (Hrsg.), Kultur und Gedächtnis, Frankfurt a. M. 1988.
- Internetseite des Auswärtigen Amtes zu den Beziehungen zu Südkorea, Artikel vom 12. 4. 2023, [<https://www.auswaertiges-amt.de/de/service/laender/korearepublik-node/bilateral/216124>], letzter Zugriff am 6. 7. 2023.
- Susann Baller, Die Ankunft des Anderen. Repräsentation sozialer und politischer Ordnungen in Empfangszeremonien, Frankfurt a. M., New York (NY) 2008.
- Anni Baker, The U. S. Armed Forces and the Development of Anti-Nato Protest in West Germany, 1980-1989, in: Thomas Maulucci, Detlef Junker (Hrsg.), GIs in Germany. The Social, Economic, Cultural, and Political History of the American Military Presence, Washington (DC), Cambridge 2013, S. 311-329.
- Christian von Bar, Das »Trennungsprinzip« und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung, in: Archiv für die civilistische Praxis 181 (1981) 4, S. 289-327.
- Claudia Bartelke, Notarztwagen in der Bundesrepublik Deutschland. Eine Studie über die Organisation und Ausrüstung dieser Rettungsmittel, Mainz 1977.
- Marie Bartels, Katastrophen und Kausalität, in: dies., Leon Hempel, Thomas Markwart (Hrsg.), Aufbruch ins Unversicherbare. Zum Katastrophendiskurs der Gegenwart, Bielefeld 2013, S. 193-208.
- Marie Bartels, Leon Hempel, Thomas Markwart, Einleitung. Ein Streit über die Katastrophe, in: dies. (Hrsg.), Aufbruch ins Unversicherbare. Zum Katastrophendiskurs der Gegenwart, Bielefeld 2013, S. 7-28.

- Zygmunt Bauman, *Moderne und Ambivalenz. Das Ende der Eindeutigkeit*, Hamburg 2005.
- Riccardo Bavaj, *Die Ambivalenz der Moderne im Nationalsozialismus. Eine Bilanz der Forschung*, München 2003.
- Ulrich Beck, *Weltrisikogesellschaft. Auf der Suche nach der verlorenen Sicherheit*, Frankfurt a. M.⁴ 2015.
- ders., *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt a. M. 1986.
- Frank Becker, *Amerikabild und »Amerikanisierung« im Deutschland des 20. Jahrhunderts – ein Überblick*, in: ders., Elke Reinhardt-Becker (Hrsg.), *Mythos USA. »Amerikanisierung« in Deutschland seit 1900*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2006, S. 19–47.
- ders., *Amerikanisierung im »Dritten Reich«? Wege und Irrwege der Moderne*, in: ders., Elke Reinhardt-Becker (Hrsg.), *Mythos USA. »Amerikanisierung« in Deutschland seit 1900*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2006, S. 151–170.
- Christoph Becker-Schaum, Philipp Gassert, Martin Klimke, Wilfried Maubach, Marianne Zepp, *Einleitung. Die Nuklearkrise der 1980er Jahre, Nato-Doppelbeschluss und Friedensbewegung*, in: dies. (Hrsg.), *»Enrüstet Euch«. Nuklearkrise, Nato-Doppelbeschluss und Friedensbewegung*, Paderborn, München, Wien u. a. 2012, S. 7–37.
- Sabine Behrenbeck, *Der Kult um die toten Helden, Nationalsozialistische Mythen, Riten und Symbole 1923 bis 1945* [= *Kölner Beiträge zur Nationsforschung*, Bd. 2], Vierow bei Greifswald 1996.
- Wolfgang Benz, *Errichtung der Besetzungsherrschaft*, in: *Deutschland 1945–1949, Informationen zur Politischen Bildung* (2005) H. 259, online: [<https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/izpb/10048/errichtung-der-besetzungsherrschaft/>], letzter Zugriff am 5. 12. 2022.
- Volker Berghahn, *Industriegesellschaft und Kulturtransfer. Die deutsch-amerikanischen Beziehungen im 20. Jahrhundert* [= *Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft*, Bd. 182], Göttingen 2010.
- Hartmut Berghoff, *Gefälligkeitsdiktatur oder Tyrannei des Mangels? Neue Kontroversen zur Konsumgeschichte des Nationalsozialismus*, in: *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht* 58 (2007), S. 502–518.
- Richard Bessel, *Die »Stunde Null«: 1945 und danach*, in: Michael Jonas, Ulrich Lappenküper, Oliver von Wrochem (Hrsg.), *Dynamiken der Gewalt. Krieg im Spannungsfeld von Politik, Ideologie und Gesellschaft*, Paderborn 2015, S. 284–295.
- Frank Biess, *Republik der Angst. Eine andere Geschichte der Bundesrepublik*, Reinbek bei Hamburg 2019.
- Wiebe E. Bijker, *The Vulnerability of Technological Culture*, in: Helga Nowotny (Hrsg.), *Cultures of Technology and the Quest for Innovation*, New York (NY), Oxford 2006, S. 52–69.
- Peter Billhöfer, 26. April 1986. *Tschernobyl. Folgen einer Katastrophe*, Stuttgart 2021.
- Walter Bischoff, Heinz Bramann, Friedrich Dürer u. a. (Hrsg.), *Das Kleine Bergbau-Lexikon*, Essen 2010.
- Johanna Bleker, *Vom »Sortiergeschäft im Großen« zur »Triage«*. Das Problem der Krankensichtung im Krieg, in: dies., Karl-Heinz Schmiedebach (Hrsg.), *Medizin und Krieg. Vom Dilemma der Heilberufe 1865 bis 1985*, Frankfurt a. M. 1987, S. 211–231.
- Wolfgang Bonß, *Vom Risiko. Unsicherheit und Ungewißheit in der Moderne*, Hamburg 1995.

- Frank Bösch, Ereignisse, Performanz und Medien in historischer Perspektive, in: ders., Patrick Schmidt (Hrsg.), *Medialisierte Ereignisse. Performanz, Inszenierung und Medien seit dem 18. Jahrhundert*, Frankfurt, New York (NY) 2010, S. 7-29.
- ders., Transnationale Trauer oder Technikkritik. Der Untergang der Titanic, in: Friedrich Lenger, Ansgar Nünning (Hrsg.), *Medienereignisse der Moderne*, Darmstadt 2008, S. 79-94.
- Frank Bösch, Manuel Borutta, Medien und Emotionen in der Moderne. Historische Perspektiven, in: dies. (Hrsg.), *Die Massen bewegen. Medien und Emotionen in der Moderne*, Frankfurt a. M. 2006, S. 13-41.
- Peter Borscheid, *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2004.
- Helmut Braun, Aufstieg und Niedergang der Luftschiffahrt: Eine wirtschaftshistorische Analyse [= Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 18], Weiden, Regensburg 2007.
- ders., Deutsche Zeppeline und die amerikanische Politik, in: *Technikgeschichte* 71 (2004) 4, S. 261-281.
- Peter Bräunlein, Zur Aktualität von Victor W. Turner. Einleitung in sein Werk [= Aktuelle und klassische Sozial- und KulturwissenschaftlerInnen], Wiesbaden 2012.
- Frank Brettschneider, Kohls Niederlage: Kandidatenimages und Medienberichterstattung vor der Bundestagswahl 1998, in: Peter Winterhoff-Spurk, Michal Jäckel (Hrsg.), *Politische Eliten in der Mediengesellschaft. Rekrutierung, Darstellung, Wirkung*, München 1999, S. 65-103.
- Olaf Briebe, Timo Günther, Katastrophe. Terminologische Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, in: *Archiv für Begriffsgeschichte* 51 (2009), S. 155-195.
- Ulrich Bröckling, Dispositive der Vorbeugung: Gefahrenabwehr, Resilienz, Precaution in: Christopher Daase, Philipp Offermann, Valentin Rauer (Hrsg.), *Sicherheitskultur. Soziale und politische Praktiken der Gefahrenabwehr*, Frankfurt a. M. 2012, S. 93-108.
- ders., *Das unternehmerische Selbst. Soziologie einer Subjektivierungsform*, Frankfurt a. M. 2007.
- Franz-Josef Brüggemeier, Das potenzierte Nihil? Deutschland, Medien und die Fußball-Weltmeisterschaft 1954, in: Friedrich Lenger, Ansgar Nünning (Hrsg.), *Medienereignisse in der Moderne*, Darmstadt 2008, S. 114-129.
- Sebastian Brünger, *Geschichte und Gewinn. Der Umgang deutscher Konzerne mit ihrer NS-Vergangenheit* [= Geschichte der Gegenwart, Bd. 15], Göttingen 2015.
- José Brunner, *Die Politik des Traumas. Gewalterfahrungen und psychisches Leid in den USA*, in: *Deutschland und im Israel/Palästina-Konflikt*, Berlin 2014.
- Heinz Bude, Bernd Greiner (Hrsg.), *Westbindungen. Amerika in der Bundesrepublik*, Hamburg 1999.
- ders., Vorwort, in: ders., Bernd Greiner (Hrsg.), *Westbindungen. Amerika in der Bundesrepublik*, Hamburg 1999, S. 7-15.
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, [<https://www.protokoll-inland.de/Webs/PI/DE/staatsakte/trauerstaatsakte/staatliches-trauern/staatliches-trauern-im-wandel-der-zeiten-node.html>], letzter Zugriff am 5.10.2021.
- Personeneintrag Kurt Gregor, in: Biographische Datenbank der Bundesstiftung Aufarbeitung, [<https://www.bundesstiftung-aufarbeitung.de/de/recherche/kataloge-datenbanken/biographische-datenbanken/kurt-gregor>], letzter Zugriff am 13.1.2023.
- Peter Busse, Bernd Lukasch, Otto Lilienthal – »Der moderne Ikarus«. Über die zeitgenössische Wahrnehmung einer Pionierleistung mit Todesfolge, in: Amerigo Caruso,

- Birgit Metzger (Hrsg.), Grenzen der Sicherheit. Unfälle, Medien und Politik im deutschen Kaiserreich, Göttingen 2022, S. 232-254.
- Thomas Busset, Beatrice Schumacher, »Der Experte«: Aufstieg einer Figur der Wahrheit und des Wissens. »L'expert«: l'ascension d'une figure de la vérité et du savoir, in: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte. Revue d'histoire* 8 (2001), S. 15-26.
- Amerigo Caruso, Der letzte vormoderne Unfall? Der Tod Friedrich August II. von Sachsen auf einer Reise in Tirol (1854), in: ders., Birgit Metzger (Hrsg.), Grenzen der Sicherheit. Unfälle, Medien und Politik im deutschen Kaiserreich, Göttingen 2022, S. 190-212.
- Werner Cleve, Das Wunder von Lengede, in: *Braunschweigische Heimat* 100 (2014) 1, S. 6-11.
- Harry Collins, Trevor Pinch, Auf den Start reduziert. Das Challenger-Unglück, in: Christian Kassung (Hrsg.), *Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Medien-geschichte des Unfalls*, Bielefeld 2009, S. 153-181.
- dies., *Der Golem der Technologie. Wie die Wissenschaft unsere Wirklichkeit konstruiert*, Berlin 2000.
- dies., *The Golem at Large. What you should know about Technology*, Cambridge 1998.
- Tobias Conradi, *Breaking News. Automatismen in der Repräsentation von Krisen- und Katastrophenereignissen* [= Schriftenreihe des Graduiertenkollegs »Automatismen«], Paderborn 2017.
- Eckard Conze, Securitization. Gegenwartsdiagnose oder historischer Analyseansatz, in: *Geschichte und Gesellschaft* 38 (2012) 3, S. 453-267.
- dies., Sicherheit als Kultur. Überlegungen zu einer »modernen Politikgeschichte« der Bundesrepublik Deutschland, in: *Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte* 53 (2005) 3, S. 357-380.
- Christopher Daase, Die Historisierung der Sicherheit. Anmerkungen zur historischen Sicherheitsforschung aus politikwissenschaftlicher Sicht, in: *Geschichte und Gesellschaft* 38 (2012) 3, S. 387-405.
- Astrid Deilmann, Weshalb die Technik ihre Lakaien fressen darf – Unsystematische Anmerkungen zur Ikonografie des Unglücks in Luft- und Raumfahrt, in: Klaus Topitsch, Anke Brekerbohn (Hrsg.), »Der Schuß aus dem Bild«, Münster 2004, S. 37-46.
- Ebbo Demant, *Von Schleicher zu Springer. Hans Zehrer als politischer Publizist*, Mainz 1971.
- Eintrag Walter-Eberhard Alexander Albert Freiherr von Medem in der Deutschen Nationalbibliothek online, [<https://portal.dnb.de/opac.htm?method=simpleSearch&query=126596719>], letzter Zugriff am 4. 7. 2022.
- Martin Diebel, »Die Stunde der Exekutive«. Das Bundesinnenministerium und die Notstandsgesetze 1949-1969 [= Veröffentlichungen zur Geschichte der deutschen Innenministerien nach 1945, Bd. 2], Göttingen 2019.
- dies., »Zivilschutz für den Bürger? Friedensbewegung, Staat und atomare Bedrohung in der Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien, 1980-1986, in: Alexandra Jaeger, Julia Kleinschmidt, David Templin (Hrsg.), *Den Protest regieren. Staatliches Handeln, neue soziale Bewegungen und linke Organisationen in den 1970er und 1980er Jahren*, Essen 2018, S. 205-229.
- dies., *Atomkrieg und andere Katastrophen. Zivil- und Katastrophenschutz in der Bundesrepublik und Großbritannien nach 1945*, Paderborn 2017.
- Christoph Dipper, *Moderne*, Version: 2.0, in: *Docupedia-Zeitgeschichte*, 17.1.2018, [http://docupedia.de/zg/Dipper_moderne_v2_de_2018], letzter Zugriff am 8. 8. 2023.

- Wolf Dombrowsky, Entstehung, Ablauf und Bewältigung von Katastrophen. Anmerkungen zum kollektiven Lernen, in: Christian Pfister, Stephanie Summermatter (Hrsg.), *Katastrophen und ihre Bewältigung. Perspektiven und Positionen* [= Referate einer Vorlesungsreihe des Kollegium Generale der Universität Bern im Sommersemester 2003], Bern, Stuttgart, Wien 2004.
- Norman Domeier, *Weltöffentlichkeit und Diktatur. Die amerikanischen Auslandskorrespondenten im »Dritten Reich«*, Göttingen 2021.
- Konrad Dussel, *Deutsche Tagespresse im 19. und 20. Jahrhundert* [=Einführungen Kommunikationswissenschaft, Bd. 1], Münster² 2011.
- ders., *Deutsche Rundfunkgeschichte*, Konstanz³ 2010.
- Robert Elias, *The Politics of Victimization. Victims, Victimology and Human Rights*, New York (NY), Oxford 1986.
- Jens Ivo Engels, Vom Subjekt zum Objekt. Naturbild und Naturkatastrophen in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, in: Dieter Groh, Michael Kempe, Franz Mauelshagen (Hrsg.), *Naturkatastrophen. Beiträge zu ihrer Deutung, Wahrnehmung und Darstellung in Text und Bild von der Antike bis ins 20. Jahrhundert* [=Literatur und Anthropologie, Bd. 13], Tübingen 2003, S. 119-142.
- Lorenz Engell, Das Mondprogramm. Wie das Fernsehen das größte Ereignis aller Zeiten erzeugte und wieder auflöste, um zu seiner Geschichte zu finden, in: Friedrich Lenger, Ansgar Nünning (Hrsg.), *Medienereignisse der Moderne*, Darmstadt 2008, S. 150-171.
- Didier Fassin, Richard Rechtman, *The Empire of Trauma. An Inquiry into the Condition of Victimhood*, Princeton, Oxford 2009.
- Niall Fergusson, *Doom. Die großen Katastrophen der Vergangenheit und einige Lehren für die Zukunft*, München 2021.
- Martin Fimpel, Das Wunder von Lengede, in: *Archiv-Nachrichten Niedersachsen* 17 (2013), S. 132-133.
- Heinz Dietrich Fischer, Jürgen Niemann, Oskar Stodiek (Hrsg.), *100 Jahre Medien-Gewalt-Diskussion in Deutschland. Synopse und Bibliografie zu einer zyklischen Ent-rüstung* [Kommunikation und Medien, Bd. 3], Frankfurt a. M. 1996.
- Esther Fischer-Homberger, *Die traumatische Neurose. Vom somatischen zum sozialen Leiden*, Bern, Stuttgart, Wien 1975.
- Förderverein Genthiner Stadtgeschichte, *Das Eisenbahnunglück vom 22.12.1939. Deutschlands größte Verkehrskatastrophe* [= Schriftenreihe zur Genthiner Stadtgeschichte, Bd. 5], Genthin 2014.
- Michel Foucault, *Security, Territory, Population. Lectures at the Collège de France, 1977-1978*, Basingstoke 2009.
- ders., *Die Heterotopien. Der utopische Körper. Zwei Radiovorträge*, Frankfurt a. M. 2005.
- ders., *Archäologie des Wissens*, Frankfurt a. M. 1995.
- Saskia Frank, *Zeppelin-Ereignisse. Technikkatastrophen im medialen Prozess*, Marburg 2008.
- Dieter Franke, Ein Haus im Wandel der Zeit, in: Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (Hrsg.), *50 Jahre Zivil- und Bevölkerungsschutz in Deutschland*, Bonn 2008, S. 10-29.
- Norbert Frei, *1945 und wir. Das Dritte Reich im Bewußtsein der Deutschen*, München 2005.
- Ute Frevert, *Mächtige Gefühle. Von A wie Angst bis Z wie Zuneigung. Deutsche Geschichte seit 1900*, Frankfurt a. M. 2020.

- dies., Geschichtsvergessenheit und Geschichtsversessenheit revisited. Der jüngste Erinnerungsbloom in der Kritik, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 53 (2003), 40/41, S. 6-13.
- Andreas Frewer, Klinische Ethik. Eine Übersicht zu Geschichte und Grundlagen, in: ders., Florian Bruns (Hrsg.), *Klinische Ethik. Konzepte und Fallstudien*, Freiburg, München 2013, S. 17-36.
- Harry Friedberger, Die Westarbeit des FDGB, in: *SBZ-Archiv. Dokumente, Berichte, Kommentare zu gesamtdeutschen Fragen*, 10 (1959) 4, S. 49-53.
- Marian Füssel, Wissen. Konzepte – Praktiken – Prozesse [=Historische Einführungen, Bd. 19], Frankfurt a. M., New York (NY) 2021.
- dies., Die Praxis der Theorie. Soziologie und Geschichtswissenschaft im Dialog, in: Arndt Brendecke (Hrsg.), *Praktiken der Frühen Neuzeit. Akteure, Handlungen, Artefakte* [= Frühneuzeit-Impulse, Bd. 3], Köln, Weimar, Wien 2015, S. 21-33.
- Marian Füssel, Michael Sikora, Einführung. Schlachtengeschichte als Kulturgeschichte, in: dies. (Hrsg.), *Kulturgeschichte der Schlacht* [= Krieg in der Geschichte, Bd. 78], Paderborn 2014, S. 11-26.
- Marian Füssel, Tim Neu, Doing Discourse. Diskursiver Wandel aus praxeologischer Perspektive, in: Achim Landwehr (Hrsg.), *Diskursiver Wandel*, Wiesbaden 2010, S. 213-235.
- Gundula Gahlen, Nerven, Krieg und militärische Führung. Psychisch erkrankte Offiziere in Deutschland (1890-1939) [=Krieg und Konflikt, Bd. 17], Frankfurt a. M., New York (NY) 2022.
- dies., Die Nerven der Offiziere als militärisches Problem – Diskurse und Handlungsstrategien in der deutschen Armee 1914-1918, in: dies., Ralf Gnosa, Oliver Janz (Hrsg.), *Nerven und Krieg. Psychische Mobilisierungs- und Leidenserfahrungen in Deutschland (1900-1939)*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2020, S. 121-140.
- dies., Ralf Gnosa, Oliver Janz, Nerven und Krieg: Einführung, in: dies. (Hrsg.), *Nerven und Krieg. Psychologische Mobilisierungs- und Leidenserfahrungen in Deutschland (1900-1939)* [=Krieg und Konflikt, Bd. 10], Frankfurt a. M., New York (NY) 2020, S. 11-18.
- Philipp Gassert, Christina von Hodenberg, Medien. Manipulation und Markt, in: Christoph Mauch, Kiran Klaus Patel (Hrsg.), *Wettlauf um die Moderne. Die USA und Deutschland 1890 bis heute*, München 2008, S. 425-475.
- dies., Nationalsozialismus, Amerikanismus, Technologie: Zur Kritik an der amerikanischen Moderne im Dritten Reich, in: Michael Wala, Ursula Lehmkuhl, *Technologie und Kultur* [= Beiträge zur Geschichte der Kulturpolitik, Bd. 7], Köln, Weimar, Wien 2000, S. 147-172.
- Alexander Geppert, Till Kössler, Zeitgeschichte als Aufgabe, in: dies. (Hrsg.), *Obsession der Gegenwart. Zeit im 20. Jahrhundert*, Göttingen 2015, S. 7-36.
- Wolfram Geier, Zwischen Kriegsszenarien und friedenszeitlicher Katastrophenabwehr: Zur Entwicklung der zivilen Verteidigung in der Bundesrepublik Deutschland unter besonderer Berücksichtigung des Zivilschutzes und seiner Reformen vor und nach Beendigung des Kalten Krieges, Marburg 2003.
- Michael Geyer, Ein Vorbote des Wohlfahrtsstaates. Die Kriegsopferversorgung in Frankreich, Deutschland und Großbritannien nach dem Ersten Weltkrieg, in: *Geschichte und Gesellschaft* 9 (1983) 2, S. 230-277.
- Ralph Giordano, *Die zweite Schuld – oder Von der Last Deutscher zu sein*, Hamburg, Zürich 1987.

- Svenja Goltermann, Opfer. Die Wahrnehmung von Krieg und Gewalt in der Moderne, Frankfurt a. M. 2017.
- dies., Die Gesellschaft der Überlebenden. Deutsche Kriegsheimkehrer und ihre Gewalterfahrungen im Zweiten Weltkrieg, München 2011.
- Alfred Gottwaldt, Julius Dormmüller. Die Reichsbahn und die Autobahn. Verkehrspolitik und Leben des Verkehrsministers bis 1945, Berlin 1995.
- ders., Deutsche Reichsbahn. Kulturgeschichte und Technik, Berlin 1994.
- ders., Die Deutsche Reichsbahn im Dritten Reich. Chronik einer Abhängigkeit, in: Zug der Zeit – Zeit der Züge, Bd. 2 [=Ausstellungskatalog zur gleichnamigen Ausstellung unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Richard von Weizsäcker], München 1985, S. 673-682.
- Michael Grabenströer, Flugzeugträger Rheinland-Pfalz: Die Lasten der Verteidigung, in: Winfried Herget, Werner Kremp, Walter G. Rödel (Hrsg.), Nachbar Amerika. 50 Jahre Amerikaner in Rheinland-Pfalz, Trier 1995, S. 105-128.
- Rüdiger Graf, Zeit und Zeitkonzeptionen in der Zeitgeschichte, in: Docupedia-Zeitgeschichte, [http://docupedia.de/zg/graf_zeit_und_zeitkonzeptionen_v2_de_2012], letzter Zugriff am 30. 7. 2019.
- ders., Totgesagt und nicht gestorben. Die Persistenz des Fortschritts im 20. und 21. Jahrhundert, in: Traverse. Zeitschrift für Geschichte 23 (2016), S. 91-103.
- Stephen Graham, Nigel Thrift, Out of Order. Understanding repair and maintenance, in: Theory, Culture and Society 24 (2007) 1, S. 1-25.
- Dieter Groh (Hrsg.), Naturkatastrophen. Beiträge zu ihrer Deutung, Wahrnehmung und Darstellung in Text und Bild von der Antike bis ins 20. Jahrhundert, Tübingen 2003.
- Joachim Grothe, Über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin. Eine Studie zu den Tatsachen und zum Prozessverlauf der faschistischen Justiz, Caputh 2004.
- Armin Grunwald, Technikfolgenabschätzung. Einführung, Baden-Baden³ 2022.
- Michael Grüttner, Brandstifter und Biedermänner, Stuttgart 2015.
- Jürgen Habermas, Technik und Wissenschaft als »Ideologie«, Frankfurt a. M. 1969.
- Rüdiger Hachtmann, Wissenschaftsmanagement im »Dritten Reich«. Geschichte der Generalverwaltung des Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft, Bd. 1 [=Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus, Bd. 15], Göttingen 2007, S. 571-576.
- Susanne Hahn, Norm und Verantwortung, in: Archiv für Rechts- und Sozialphilosophie 100 (2014) 4, S. 429-449.
- Maurice Halbwachs, Das kollektive Gedächtnis, Frankfurt a. M. 1991.
- Winfried Halder, Innenpolitik im Kaiserreich (1871-1914), Darmstadt 2003.
- Erich Hampe, Der Zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg. Dokumentation und Erfahrungsberichte über Aufbau und Einsatz, Frankfurt a. M. 1963.
- Nicolai Hannig, Kalkulierte Gefahren. Naturkatastrophen und Vorsorge seit 1800, Göttingen 2019.
- ders., Die Zukunft als Gefahr. Katastrophenschutz im 20. Jahrhundert, in: Lucian Hölscher (Hrsg.), Die Zukunft des 20. Jahrhunderts. Dimensionen einer historischen Zukunftsforschung, Frankfurt a. M., New York (NY) 2017, S. 253-277.
- ders., Katastrophen im 19. und 20. Jahrhundert. Befunde, Kontexte und Perspektiven, in: Neue Politische Literatur 61 (2016) 3, S. 439-463.
- Wolfram Hanrieder, Deutschland, Europa, Amerika. Die Außenpolitik der Bundesrepublik Deutschland 1949-1989, Paderborn, München, Wien² 1995.
- Thomas Hänseroth, Technischer Fortschritt als Heilsversprechen und seine selbstlosen Bürgen. Zur Konstituierung einer Pathosformel der technokratischen Hochmoderne

- in Deutschland, in: Hans Vorländer (Hrsg.), *Transzendenz und die Konstitution von Ordnungen*, Berlin, Boston (MA) 2013, S. 267-288.
- Gerd Hardach, *Der Marshall-Plan. Auslandshilfe und Wiederaufbau in Westdeutschland 1948-1952*, München 1994.
- Christian Hartmann, Thomas Vordermayer, Othmar Plöckinger, Roman Töppel, Einleitung, in: dies. (Hrsg.), *Mein Kampf. Eine kritische Edition*, Bd. 1, S. 9-88.
- Rüdiger Haude, »Und wieder zerschellt.« Zur Medialität von Zeppelinunfällen. Havarien und Auferstehungen eines nationalen Symbols, in: Amerigo Caruso, Birgit Metzger (Hrsg.), *Grenzen der Sicherheit. Unfälle, Medien und Politik im deutschen Kaiserreich*, Göttingen 2022, S. 213-231.
- ders., *Starre und weniger starre Systeme. Zur politischen Symbolik der Zeppeline im Kaiserreich*, in: *Technikgeschichte* 77 (2010) 2, S. 113-128.
- Peter Hayes, IG Farben und der IG Farben-Prozeß: zur Verwicklung eines Großkonzerns in die nationalsozialistischen Verbrechen, in: Fritz Bauer Institut (Hrsg.), *Auschwitz [= Jahrbuch zur Geschichte und Wirkung des Holocaust]*, Frankfurt a. M. 1996, S. 99-121.
- Gerhard Heilfurth, *Der Bergbau und seine Kultur. Eine Welt zwischen Dunkel und Licht*, Zürich 1981.
- Clemens Heitmann, Vom falschen Umgang mit einer Katastrophe. Wie die SED die Untersuchung und Bewältigung des schwerwiegendsten Grubenunglücks in der Geschichte der DDR verhinderte, in: *Der Anschnitt* 63 (2011) 1, S. 25-34.
- ders., *Schützen und Helfen? Luftschutz und Zivilverteidigung in der DDR 1955 bis 1989/90*, Berlin 2006.
- Jeffrey Herf, »Reactionary Modernism« and After: Modernity and Nazi Germany Reconsidered, in: Doris Kaufmann (Hrsg.), *Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus. Bestandsaufnahme und Perspektiven der Forschung [=Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus, Bd. 1]*, Göttingen 2000, S. 65-76.
- ders., *Reactionary Modernism. Technology, Culture, and Politics in Weimar and the Third Reich*, Cambridge 2003.
- ders., *Reactionary Modernism. Some Ideological Origins of the Primacy of Politics in the Third Reich*, in: *Theory and Society* 10 (1981) 6, S. 805-832.
- Winfried Herget, »Die Amis«: Amerikaner in der Wahrnehmung der rheinland-pfälzischen Bevölkerung, in: ders., Werner Kremp, Walter G. Rödel (Hrsg.), *Nachbar Amerika. 50 Jahre Amerikaner in Rheinland-Pfalz*, Trier 1995, S. 225-235.
- Martina Heßler, Kevin Liggieri, Einleitung: Technikanthropologie im digitalen Zeitalter, in: dies. (Hrsg.), *Technikanthropologie. Handbuch für Wissenschaft und Studium*, Baden-Baden 2020, S. 11-29.
- Martina Heßler (Hrsg.), *Technikemotionen [=Geschichte der technischen Kultur, Bd. 9]*, Paderborn 2020.
- dies., *Angst vor Technik und das Kontingentwerden »des Menschen«*, in: Markus Bernhardt, Stefan Brakensiek, Benjamin Scheller (Hrsg.), *Ermöglichen und Verhindern. Vom Umgang mit Kontingenz [=Kontingenzgeschichten, Bd. 2]*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2016, S. 209-234.
- dies., *Zur Persistenz der Argumente im Automatisierungsdiskurs*, in: *APuZ* 66 (2016) 18-19, S. 17-24.
- dies., *Kulturgeschichte der Technik*, Frankfurt a. M. 2012.
- Martina Heßler, Christian Kehrt (Hrsg.), *Die Hamburger Sturmflut von 1962. Risikobewusstsein und Katastrophenschutz aus zeit-, technik- und umweltgeschichtlicher Perspektive*, Göttingen 2004.

- Martina Heßler, »Mrs. Modern Woman«. Zur Sozial- und Kulturgeschichte der Haushaltstechnisierung, Frankfurt a. M., New York (NY) 2001.
- Klaus Hildebrand, Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933-1945, in: Lothar Gall, Manfred Pohl (Hrsg.), Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999, S. 165-243.
- Jan Hinrichsen, Reinhard Johler, Sandro Ratt, Katastrophen. Vom kulturellen Umgang mit (außer)alltäglichen Bedrohungen, in: Ewald Frie, Mischa Meier (Hrsg.), Aufruhr, Katastrophe, Konkurrenz, Zerfall. Bedrohte Ordnungen als Thema der Kulturwissenschaften, Tübingen 2014, S. 61-82.
- Christina von Hodenberg, Konsens und Krise. Eine Geschichte der westdeutschen Medienöffentlichkeit 1945-1973 [= Moderne Zeit, Bd. 22], Göttingen 2006.
- dies., Die Journalisten und der Aufbruch zur kritischen Öffentlichkeit, in: Ulrich Herbert (Hrsg.), Wandlungsprozesse in Westdeutschland. Belastung, Integration, Liberalisierung 1945-1980 [= Moderne Zeit, Bd. 1], Göttingen 2002, S. 278-311.
- Bruce Hoffmann, Anna-Britt Kasupski, The Victims of Terrorism. An Assessment of Their Influence and Growing Role in Policy, Legislation, and the Private Sector, Santa Monica (CA) 2007.
- Reinhard Hoffmann, Axel Ekkernkamp, Vom Überfluss zur Mangelverwaltung?, in: Jürgen Probst, Hartmut Siebert, Hans Zwipp (Hrsg.), 60 Jahre Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie nach Wiedergründung. Meilensteine auf dem Weg von der Unfallheilkunde zur Orthopädie und Unfallchirurgie, S. 266-281.
- Gunter Hofmann, Helmut Schmidt. Soldat, Kanzler, Ikone, München 2015.
- Hans Joachim Holtz, Vor 50 Jahren: Das Ende des Luftschiffs LZ 129 Hindenburg, in: Kultur und Technik 1 (1986), S. 102-106.
- Christina Holtz-Bacha, Bundestagswahlkampf 1998 – Modernisierung und Professionalisierung, in: dies. (Hrsg.), Wahlkampf in den Medien – Wahlkampf mit den Medien. Ein Reader zum Wahljahr 1998, Opladen, Wiesbaden 1999, S. 9-23.
- Max Horkheimer, Zur Kritik der instrumentellen Vernunft. Aus den Vorträgen und Aufzeichnungen seit Kriegsende, Frankfurt a. M. 1974.
- Jürgen Höstel, Hans-Joachim Ritzau, Fehler im System. Eisenbahnunfälle als Symptom einer Bahnkrise [= Schatten der Eisenbahngeschichte, Bd. 5], Pürgen 2000.
- P. Huber, Ramstein 1988: Tod aus heiterem Himmel, in: Austrian Wings. Österreichs Luftfahrtmagazin, 28. 8. 2018, [<https://www.austrianwings.info/2018/08/ramstein-1988-tod-aus-heiterem-himmel/>], letzter Zugriff am 25. 9. 2020.
- Rainer Hudemann, Französische Besatzungsmacht und deutsche Bevölkerung nach zwei Weltkriegen, in: Ernst Willi Hansen, Klaus-Jürgen Müller (Hrsg.), Politischer Wandel, organisierte Gewalt und nationale Sicherheit [= Beiträge zur Militärgeschichte, Bd. 50], München 1995, S. 427-445.
- Lynn Hunt, Measuring Time, Making History, Budapest 2008.
- Emil Imbach, Die Eisenbahnkatastrophe von Genthin. Das Unglück und der Mythos, in: Lok-Magazin 155 (1989), S. 116-123.
- Kurt Imhof, Katastrophenkommunikation in der Moderne, in: Christian Pfister, Stephanie Summermatter (Hrsg.), Katastrophen und ihre Bewältigung. Perspektiven und Positionen [= Referate einer Vorlesungsreihe des Kollegium Generale der Universität Bern im Sommersemester 2003], Bern, Stuttgart, Wien 2004, S. 145-163.
- Rolf Italiaander, Ein Deutscher namens Eckener. Luftfahrtpionier und Friedenspolitiker, Vom Kaiserreich bis in die Bundesrepublik, Konstanz 1981.

- Jeffrey Jackson, *Photographic Narratives of Destruction and Recovery in the Paris Flood*, in: Monica Juneja, Gerrit Jasper Schenk, (Hrsg.), *Disaster as Image. Iconographies and Media Strategies across Europe and Asia*, Regensburg 2014, S. 113-123.
- Manfred Jakubowski-Thiessen, Hartmut Lehmann, Einleitung, in: dies. (Hrsg.), *Um Himmels Willen. Religion in Katastrophenzeiten*, Göttingen 2003, S. 7-10.
- Manfred Jakubowski-Thiessen, Hartmut Lehrmann (Hrsg.), *Um Himmels Willen. Religion in Katastrophenzeiten*, Göttingen 2003.
- Andrea Janku, Gerrit Jasper Schenk, Franz Mauelshagen (Hrsg.), *Historical Disasters in Context. Science, Religion, and Politics*, New York (NY), London 2012.
- Nina Janz, Von Toten und Helden. Die gefallenen Soldaten der Wehrmacht während des Zweiten Weltkrieges, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 55 (2015), S. 177-203.
- Florian Jessensky, Martin Rupps, »May the burden of your ordeal gradually fade from memory«: Dealings with former Hostages of the Hijacked Lufthansa Aircraft »Lands-hut«, in: Petra Terhoeven (Hrsg.), *Victimhood and Acknowledgement. The Other Side of Terrorism* [=Jahrbuch für Europäische Geschichte, Bd. 19], München, Wien 2018, S. 77-101.
- Katrin Jordan, Ausgestrahlt. Die mediale Debatte um »Tschernobyl« in der Bundesrepublik und in Frankreich 1986/1987, Göttingen 2018.
- Helmuth Kaelble (Hrsg.), *Der Boom 1948-1973. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Folgen in der Bundesrepublik Deutschland und in Europa*, Opladen 1992.
- Karena Kalmbach, *The Meanings of a Disaster. Chernobyl and its afterlives in Britain and France*, New York (NY), Oxford 2021.
- Wulf Kansteiner, Mitlaufen, Zuschauen, Mitfühlen. Holocaust-Erinnerung im Fernsehen der Bundesrepublik Deutschland, in: Magnus Brechtken (Hrsg.), *Aufarbeitung des Nationalsozialismus. Ein Kompendium*, Göttingen 2021, S. 506-533.
- Christian Kassung, Einleitung, in: ders. (Hrsg.), *Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls, Bielefeld* 2009, S. 9-15.
- Michael H. Kater, Die »Technische Nothilfe« im Spannungsfeld von Arbeiterunruhen, Unternehmensinteressen und Parteipolitik, in: *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte* 27 (1979) 1, S. 30-78.
- Christian Kehrt, *Moderne Krieger. Die Technikerfahrungen deutscher Militärpiloten 1910-1945*, Paderborn, München, Zürich u. a. 2010.
- Claudia Kemper, *Medizin gegen den Kalten Krieg. Ärzte in der anti-atomaren Friedensbewegung der 1980er Jahre*, Göttingen 2016.
- dies.: »Wir werden euch nicht helfen können«. Medizinische Ethik und atomare Bedrohung zu Beginn der 1980er Jahre, in: Patrick Bernhard, Holger Nehrig (Hrsg.), *Den Kalten Krieg denken. Beiträge zur sozialen Ideengeschichte*, Essen 2014, S. 307-335.
- dies., International, national, regional. Die Organisation Internationale Ärzte zur Verhütung des Atomkrieges und der Wandel im anti-atomaren Protest in der ersten Hälfte der 1980er Jahre, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 52 (2012), S. 555-579.
- Jens Kersten, Die Entwicklung des Konzepts der Daseinsvorsorge im Werk von Ernst Forsthoff, in: *Der Staat* 44 (2005) 4, S. 543-569.
- Nils Kessel, *Geschichte des Rettungsdienstes 1945-1990. Vom »Volk von Lebensrettern« zum Berufsbild »Rettungsassistent/in«* [= *Medizingeschichte im Kontext*, Bd. 13], Frankfurt a. M. 2008.
- Andreas Killen, Nitzan Lebovic, Introduction, in: dies. (Hrsg.), *Catastrophes. A History and Theory of an Operative Concept*, Berlin, Boston (MA) 2014, S. 1-14.
- Tobias Klass, Heterotopien, in: Clemens Kammler, Rolf Parr, Ulrich Johannes Schneider (Hrsg.), *Foucault Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*, Stuttgart 2014, S. 263-266.

- Nina Kleinöder, Unternehmen und Sicherheit. Strukturen, Akteure und Verflechtungsprozesse im betrieblichen Arbeitsschutz der westdeutschen Eisen- und Stahlindustrie nach 1945, Stuttgart 2015.
- Christian Kleinschmidt, Technik und Wirtschaft im 19. und 20. Jahrhundert [=Enzyklopädie Deutscher Geschichte, Bd. 79], München 2007.
- Christoph Kleßmann, Die doppelte Staatsgründung. Deutsche Geschichte 1945-1955, Göttingen⁵ 1991.
- Carsten Klingemann, Soziologie im Dritten Reich, Baden-Baden 1996.
- Ruth Kloocke, Heinz-Peter Schmiedebach, Stefan Priebe, Psychische Ereignisse – organische Interpretationen: Traumakonzeppte in der deutschen Psychiatrie seit 1889, in: *Gesnerus* 67 (2010) 1, S. 73-97.
- Christian Kohner-Kahler, Victim goes superstar – eine kritische Lektüre des Opfers, in: *Neue Kriminalpolitik* 25 (2013) 2, S. 166-183.
- Kathrin Kollmeier, Erziehungsziel »Volksgemeinschaft« – Kinder und Jugendliche in der Hitlerjugend, in: Klaus-Peter Horn, Jörg-Werner Link, Erziehungsverhältnisse im Nationalsozialismus. Totaler Anspruch und Erziehungswirklichkeit, Bad Heilbrunn 2011, S. 59-76.
- Wolfgang König, Autocrash und Kernkraft-GAU. Zum Umgang mit technischen Risiken, in: Herfried Münkler, Matthias Bohlender, Sabine Meurerer (Hrsg.), Sicherheit und Risiko. Über den Umgang mit Gefahr im 21. Jahrhundert, Bielefeld 2010, S. 207-222.
- Volker Koop, Besetzt. Französische Besatzungspolitik in Deutschland, Berlin 2015.
- Andreas Kossert, Kalte Heimat. Die Geschichte der deutschen Vertriebenen nach 1945, München 2008.
- Roman Köster, Hugo Eckener (1868-1954), in: Patrick Bormann, Judith Michel, Joachim Scholtysek (Hrsg.), Unternehmer in der Weimarer Republik, Stuttgart 2016, S. 121-132.
- Kurt Koszyk, Presse unter alliierter Besatzung, in: Jürgen Wilke (Hrsg.), Mediengeschichte der Bundesrepublik Deutschland, Köln, Weimar, Wien 1999.
- Nicole Kramer, Armin Nolzen (Hrsg.), Ungleichheiten im »Dritten Reich«. Semantiken, Praktiken, Erfahrungen [=Beiträge zur Geschichte des Nationalsozialismus, Bd. 28], Göttingen 2012.
- Sven Kramer, Wiederkehr und Verwandlung der Vergangenheit im deutschen Film, in: Peter Reichel, Harald Schmid, Peter Steinbach (Hrsg.), Der Nationalsozialismus – Die zweite Geschichte. Überwindung – Deutung – Erinnerung, München 2009, S. 283-299.
- Lars Kreye, Carsten Stühling, Tanja Zwingelberg (Hrsg.), Natur als Grenzerfahrung. Europäische Perspektiven der Mensch-Natur-Beziehung in Mittelalter und Neuzeit. Ressourcennutzung, Entdeckungen, Naturkatastrophen, Göttingen 2009.
- Evelyn Kroker, Michael Farrenkopf, Grubenunglücke im deutschsprachigen Raum. Katalog der Bergwerke, Opfer, Ursachen und Quellen [=Veröffentlichungen aus dem Deutschen Bergbau-Museum Bochum, Bd. 71], Bochum 1998.
- Fritz Krüger, Fossilien aus Lengede. Geologie – Bergbau – Paläontologie, Braunschweig 2005.
- Birthe Kundrus, Greasing the Palm of the Volksgemeinschaft? Consumption under National Socialism, in: Martina Steber, Bernhard Gatto, Visions of Community in Nazi Germany. Social Engineering and Private Lives, Oxford 2014, S. 157-170.
- Achim Landwehr, Alte Zeiten, Neue Zeiten. Aussichten auf die Zeit-Geschichte, in: ders. (Hrsg.), Frühe Neue Zeiten. Zeitwissen zwischen Reformation und Revolution, Bielefeld 2012, S. 9-40.

- ders., Diskurs und Wandel. Wege der historischen Diskursforschung, in: ders. (Hrsg.), *Diskursiver Wandel*, Wiesbaden 2010, S. 11-28.
- Stephan H. Lindner, *Aufrüstung – Ausbeutung – Auschwitz. Eine Geschichte des I. G.-Farben-Prozesses*, Göttingen 2020.
- Jürgen Link: Art. Disziplinartechnologien/Normalität/Normalisierung, in: Clemens Kammler, Rolf Parr, Ulrich Johannes Schneider (Hrsg.), *Foucault Handbuch. Leben – Werk – Wirkung*, Stuttgart, Weimar 2008, S. 242-246.
- Janina Loh, Verantwortung bei Hannah Arendt. Die Geburt der doppelten Daseinsverantwortung, in: *Archiv für Begriffsgeschichte* 58 (2016), S. 159-189.
- Peter Longerich, Heinrich Himmler. Biographie, München 2008.
- Hilke Lorenz, *Die Akte Verschickungskinder. Wie Kurheime für Generationen zum Alptraum wurden*, Weinheim 2021.
- Marie-France Ludman-Obier, *Die Kontrolle der chemischen Industrie in der französischen Besatzungszone 1945-1949*, Mainz 1989.
- Karl-Heinz Ludwig, *Technik und Ingenieure im Dritten Reich*, Düsseldorf 1974.
- Niklas Luhmann, *Soziologie des Risikos*, Berlin 1991.
- Stadtarchiv der Stadt Ludwigshafen am Rhein (Hrsg.): *Geschichte der Stadt Ludwigshafen am Rhein. Vom Ende des Ersten Weltkrieges bis zur Gegenwart* (Bd. 2), Ludwigshafen a. Rh. 2003.
- Ola Lynch, Javier Argomaniz (Hrsg.), *Victims of Terrorism. A Coperative and Intedisciplinary Study*, London 2015.
- Helmut Maier, *Forschung als Waffe. Rüstungsforschung in der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft und das Kaiser-Wilhelm-Institut 1900-1954/48*, Bd. 1 und 2 [=Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus, Bd. 16], Göttingen 2007.
- Rainer Mathes, Hans-Dieter Gärtner, Andreas Czaplicki, *Kommunikation in der Krise. Autopsie eines Medienereignisses. Das Grubenunglück in Borken* [=Kommunikation heute und morgen, Bd. 4], Frankfurt a. M. 1991.
- Michael McCarthy, *The Hidden Hindenburg. The Untold Story of the Tragedy, the Nazi Secrets, and the Quest to Rule the Skies*, Guilford (CT) 2020.
- Helmut Maier, Aus der Verantwortung gestohlen? »Grundlagenforschung« als Pilschein für Rüstungsforschung am Kaiser-Wilhelm-Institut für Metallforschung vor und nach 1945, in: Werner Lorenz, Torsten Meyer (Hrsg.), *Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus* [=Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt, Bd. 25], Münster, New York (NY), München u. a. 2004, S. 47-77.
- Lou Marin, GIs under Siege. The German Peace Movement Confronts the U.S. Military, in: Thomas Maulucci, Detlef Junker (Hrsg.), *GIs in Germany. The Social, Economic, Cultural, and Political History of the American Military Presence*, Washington (DC), Cambridge 2013, S. 330-345.
- Stefan Martens, Zwischen Demokratisierung und Ausbeutung. Aspekte und Motive der französischen Deutschlandpolitik nach dem Zweiten Weltkrieg, in: ders. (Hrsg.), *Vom »Erbfeind« zum »Erneuerer«* [=Beihefte der Francia: Forschungen zur westeuropäischen Geschichte, Bd. 27], Sigmaringen 1993, S. 9-17.
- Patrick Masius, *Risiko und Chance. Naturkatastrophen im Deutschen Kaiserreich (1871-1918). Eine umweltgeschichtliche Betrachtung*, Göttingen 2010.
- Patrick Masius, Jana Sprenger, Eva Mackowiak (Hrsg.), *Katastrophen machen Geschichte. Umweltgeschichtliche Prozesse im Spannungsfeld von Ressourcennutzung und Extremereignis*, Göttingen 2010.
- Franka Maubach, *Die Stellung halten. Kriegserfahrungen und Lebensgeschichten von Wehrmachtshelferinnen*, Göttingen 2009.

- Thomas Mergel, Führer, Volksgemeinschaft und Maschine. Politische Erwartungsstrukturen in der Weimarer Republik und dem Nationalsozialismus, in: *Geschichte und Gesellschaft* (2005) [=Sonderheft 21, Politische Kulturgeschichte der Zwischenkriegszeit 1918-1939], S. 91-127.
- Torsten Meyer, Gottfried Feder und der nationalsozialistische Diskurs über Technik, in: ders., Werner Lorenz (Hrsg.), *Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus* [=Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt, Bd. 25], Münster, New York (NY), München u. a. 2004, S. 79-107.
- Hermann Meyn, Der Journalist im Dienste von Informationsanspruch und Informationspflicht?, in: Michael Haller, Helmut Holzey (Hrsg.), *Medien-Ethik. Beschreibungen, Analysen, Konzepte für den deutschsprachigen Journalismus*, Opladen 1992, S. 162-172.
- Jochen Molitor, Katastrophe als Beruf. Die bundesdeutsche Ärzteschaft und der nukleare Ernstfall (1950-1990) [=Kölner Historische Abhandlungen, Bd. 57], Wien, Köln 2021.
- ders., Lehren für den Verteidigungsfall. Die Sturmflutkatastrophe von 1962 und der bundesdeutsche Zivilschutz, in: Martina Heßler, Christian Kehrt (Hrsg.), *Die Hamburger Sturmflut von 1962. Risikobewusstsein und Katastrophenschutz aus zeit-technik- und umweltgeschichtlicher Perspektive*, Göttingen 2004, S. 195-219.
- Birgit Morgenbrod, Stephanie Merkenich, *Das Deutsche Rote Kreuz unter der NS-Diktatur 1933-1945*, Paderborn 2008.
- Andrew J. F. Morris, Psychic Aftershocks. Crisis Counseling and Disaster Relief Policy, in: *History of Psychology* 14 (2011) 3, S. 264-286.
- Lewis Mumford, *Technics and Civilization*, New York (NY) 1934.
- ders., *Mythos der Maschine. Kultur, Technik und Macht. Die umfassende Darstellung der Entdeckung und Entwicklung der Technik*, 2 Bde., Frankfurt a. M. 1967-1970.
- Herfried Münkler, Strategien der Sicherung: Welten der Sicherheit und Kulturen des Risikos. Theoretische Perspektiven, in: ders., Matthias Bohlender, Sabine Meurer (Hrsg.), *Sicherheit und Risiko. Über den Umgang mit Gefahr im 21. Jahrhundert*, Bielefeld 2010, S. 11-34.
- Herfried Münkler, Karsten Fischer, »Nothing to kill or die for ...« – Überlegungen zu einer politischen Theorie des Opfers, in: *Leviathan* 28 (2000) 3, S. 343-362.
- Armin Nassehi, *Die Zeit der Gesellschaft. Auf dem Weg zu einer soziologischen Theorie der Zeit*, Wiesbaden² 2008.
- Hans-Werner Niemann, »Volksgemeinschaft« als Konsumgemeinschaft? in: Delf Schmiechen-Ackermann (Hrsg.), »Volksgemeinschaft«. Mythos, wirkungsmächtige soziale Verheißung oder soziale Realität im »Dritten Reich«? Zwischenbilanz einer kontroversen Debatte [=Nationalsozialistische Volksgemeinschaft. Studien zu Konstruktion, gesellschaftlicher Wirkungsmacht und Erinnerung, Bd. 1], Paderborn, München, Wien u. a. 2012, S. 87-109.
- Elisabeth Noelle-Neumann, Thomas Petersen, The Spiral of Silence and the Social Nature of Man, in: Lynda Lee Kaid (Hrsg.), *Handbook of Political Communication*, Mahwah (NJ) 2004, S. 339-356.
- Paul Nolte, *Risikante Moderne. Die Deutschen und der neue Kapitalismus*, München 2006.
- David Nye, *When the Lights Went Out. A History of Blackouts in America*, Cambridge 2010.
- Thomas Ohlemacher, Bridging People and Protest: Social Relays of Protest Groups against Low-Flying Military Jets in West Germany, in: *Social Problems* 43 (1996) 2, S. 197-218.

- Suzah Okunlola, »Dem Volk dienen«. Ein Lesebuch zur Geschichte der Polizei Rheinland-Pfalz 1945-2008, Koblenz 2009.
- Richard Overy, *The Bombing War. Europe 1939-1945*, London 2013.
- ders., *War and Economy in the Third Reich*, Oxford 1994.
- Katja Patzel-Mattern, »Unsagbares Grauen«. Erzählmuster der Medienberichterstattung über die Explosionsunglücke bei der BASF 1921 und 1948, in: dies., Carla Meyer, Gerrit Jasper Schenk (Hrsg.), *Krisengeschichte(n). »Krise« als Leitbegriff und Erzählmuster in kulturwissenschaftlicher Perspektive*, Stuttgart 2013, S. 249-280.
- Gerhard Paul, *Das visuelle Zeitalter. Punkt und Pixel [=Visual History. Bilder und Bildpraxen in der Geschichte, Bd. 1]*, Göttingen 2016.
- ders., *Titanic – Hindenburg – Tschernobyl – Tsunami: Visuelle Katastrophenberichterstattung in historischer Perspektive*, in: Karlheinz Sonntag, *Von Lissabon bis Fukushima – Folgen von Katastrophen*, Heidelberg 2013, S. 9-38.
- ders., Lakehurst. Die Havarie als Medienereignis und die Ikonografie der Katastrophe, in: ders. (Hrsg.), *Das Jahrhundert der Bilder. 1900 bis 1949, Bd. 1*, Göttingen 2009, S. 532-541.
- ders., Die Geschichte hinter dem Foto. Authentizität, Ikonisierung und Überschreibung eines Bildes aus dem Vietnamkrieg, in: *Zeithistorische Forschungen* 2 (2005), S. 224-245.
- Wim Peeters, 9/11 und das Begehren nach dem repräsentativen Bild, in: Tobias Nanz, Johannes Pause (Hrsg.), *Politiken des Ereignisses. Mediale Formierungen von Vergangenheit und Zukunft*, Bielefeld 2015, S. 167-194.
- Ortwin Pelc (Hrsg.), *Katastrophen in Norddeutschland. Vorbeugung, Bewältigung und Nachwirkungen vom Mittelalter bis ins 21. Jahrhundert*, Neumünster 2010.
- Andreas Pettenkofer, *Die Entstehung der Grünen Politik*, Frankfurt a. M., New York 2014.
- Charles Perrow, *Normale Katastrophen. Die unvermeidbaren Risiken der Großtechnik [=Reihe Campus, Bd. 108]*, Frankfurt a. M., New York² (NY) 1992.
- Christian Pfister (Hrsg.), *Katastrophen und ihre Bewältigung. Perspektiven und Positionen. Referate einer Vortragsreihe des Collegium Generale der Universität Bern im Sommersemester 2003*, Bern 2004.
- ders. (Hrsg.), *Am Tag danach. Zur Bewältigung von Naturkatastrophen in der Schweiz 1500-2000*, Bern 2002.
- Uwe Pörksen, Logos, Kurven, Visiotype, in: Ute Gerhard, Jürgen Link, Ernst Schulte-Holtey (Hrsg.), *Infografiken, Medien, Normalisierung. Zur Kartografie politisch-sozialer Landschaften [= Diskursivitäten. Literatur, Kultur, Medien, Bd. 1]*, Heidelberg 2001, S. 63-76.
- Michael von Prollius, *Deutsche Wirtschaftsgeschichte nach 1945*, Göttingen 2006.
- Nigel Raab, *All Shook Up. The Shifting Soviet Response to Catastrophes 1917-1991*, Montreal, Kingston, London, u. a. 2017.
- Andreas Reckwitz, Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. Eine sozial-theoretische Perspektive, in: *Zeitschrift für Soziologie* 32 (2003) 4, S. 282-301.
- Ed Regis, *Monsters. The Hindenburg Disaster and the Birth of Pathological Technology*, New York (NY) 2015.
- Franziska Rehlinghaus, *Die Semantik des Schicksals. Zur Relevanz des Unverfügbaren zwischen Aufklärung und Erstem Weltkrieg [=Historische Semantik, Bd. 22]*, Göttingen 2015.
- Peter Reichel, *Der schöne Schein des Dritten Reiches. Gewalt und Faszination des deutschen Faschismus*, Hamburg² 2006.

- ders., Vergangenheitsbewältigung in Deutschland. Die Auseinandersetzung mit der NS-Diktatur von 1945 bis heute, München 2001.
- Jörg Requate, Öffentlichkeit und Medien als Gegenstände historischer Analyse, in: *Geschichte und Gesellschaft* 25 (1999) 1, S. 5-32.
- Paul Ricœur, *Zeit und Erzählung*, München² 2007.
- Bernhard Rieger, *Technology and the Culture of Modernity in Britain and Germany, 1890-1945*, Cambridge 2005.
- Dieter Riesenberger, *Das Deutsche Rote Kreuz. Eine Geschichte 1864-1990*, Paderborn, München, Wien u. a. 2002.
- Gerhard Ringshausen, Zwischen Weltveränderung und Innerlichkeit. Denken, Glauben und Handeln in den 80er Jahren, in: Werner Faulstich (Hrsg.), *Die Kultur der 80er Jahre [= Kulturgeschichte des zwanzigsten Jahrhunderts]*, München 2005, S. 21-37.
- Peter Rinkemeier, *Die Gouvernentalisierung der Natur. Deutung und handelnde Bewältigung von Naturkatastrophen im Kurfürstentum Bayern des 18. Jahrhunderts*, Göttingen 2022.
- Hans-Joachim Ritzau, Jürgen Hörstel, *Die Katastrophenszene der Gegenwart. Eisenbahnunfälle in Deutschland*, Bd. 2, Pürgen 1983.
- Hans Joachim Ritzau, *Schatten der Eisenbahngeschichte. Ein Vergleich britischer, US- und deutscher Bahnen*, Bd. 1, *Von den Anfängen bis 1945*, Pürgen 1987.
- Peter Robison, *Flying Blind. The 737 Max Tragedy and the Fall of Boeing*, New York (NY) 2021.
- Thomas Rohkrämer, *Eine andere Moderne? Zivilisationskritik, Natur und Technik in Deutschland 1880-1933*, Paderborn, München u. a. 1999.
- Günther Ropohl, *Allgemeine Technologie. Eine Systemtheorie der Technik*, Karlsruhe³ 2009.
- Hartmut Rosa, *Beschleunigung. Die Veränderungen der Zeitstrukturen in der Moderne*, Frankfurt a. M. 2005.
- Irwin Ross, *Death of a Giant*, in: *Aerospace Historian* 16 (1966) 4, S. 48-49.
- Caroline Rothauge, *Es ist (an der) Zeit. Zum »temporal turn« in der Geschichtswissenschaft*, in: *Historische Zeitschrift* 305 (2017) 3, S. 729-746.
- Karl-Heinz Rothenberger, *Die Hungerjahre nach dem Zweiten Weltkrieg. Ernährungs- und Landwirtschaft in Rheinland-Pfalz (1945-1950)*, Boppard a. Rh. 1980.
- Martin Rupps, *Die Überlebenden von Mogadischu*, Berlin 2012.
- Rolf Sachsse, *Die Erziehung zum Wegsehen. Fotografie im NS-Staat*, Dresden 2003.
- Lisa Sanner, *»Als wäre das Ende der Welt da«. Die Explosionskatastrophen in der BASF 1921 und 1948*, Ludwigshafen a. Rh. 2015.
- Philipp Sarasin, *Art. Diskursanalyse*, in: Marianne Sommer, Staffan Müller-Wille, Carsten Reinhardt (Hrsg.), *Handbuch Wissenschaftsgeschichte*, Stuttgart 2017, S. 45-54.
- ders., *Geschichtswissenschaft und Diskursanalyse*, Frankfurt a. M. 2003.
- Gerrit Jasper Schenk (Hrsg.), *Katastrophen. Vom Untergang Pompejis bis zum Klimawandel*, Ostfildern 2009.
- Axel Schildt, *Die 60er Jahre. Politik, Gesellschaft und Kultur am Ende der Nachkriegszeit*, in: Bernd Hey (Hrsg.), *Kirche, Staat und Gesellschaft nach 1945. Konfessionelle Prägungen und sozialer Wandel [= Beiträge zur Westfälischen Kirchengeschichte, Bd. 21]*, Bielefeld 2001, S. 11-22.
- Detlef Schmiechen-Ackermann, *»Volksgemeinschaft«. Mythos, wirkungsmächtige soziale Verheißung oder soziale Realität im »Dritten Reich«? – Einführung*, in: ders. (Hrsg.), *»Volksgemeinschaft«. Mythos, wirkungsmächtige soziale Verheißung oder*

- soziale Realität im »Dritten Reich«? Zwischenbilanz einer kontroversen Debatte [=Nationalsozialistische Volksgemeinschaft. Studien zu Konstruktion, gesellschaftlicher Wirkungsmacht und Erinnerung, Bd. 1], Paderborn, München, Wien u. a. 2012, S. 13–53.
- Heinz-Peter Schmiedebach, Der Arzt als Gesundheitsoffizier – die systematische Militarisierung der Medizin von 1933 bis zum Zweiten Weltkrieg, in: ders., Johanna Bleker (Hrsg.), *Medizin und Krieg. Vom Dilemma der Heilberufe 1865 bis 1985*, Frankfurt a. M. 1987, S. 191–208.
- Alexander Schrug, Erinnerungskultur, Vergangenheitsbewältigung und History Marketing als nachhaltige Faktoren der Identitätsbildung und Selbstdarstellung von Unternehmen, in: *Archiv und Wirtschaft* 37 (2004) 2, S. 86–93.
- Annette Schuhmann, Der Traum vom perfekten Unternehmen. Die Computerisierung der Arbeitswelt in der Bundesrepublik Deutschland (1950er–1980er Jahre), in: *Zeithistorische Forschungen* 9 (2012) 2, S. 231–256.
- Gerhard Schulze, *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart*, Frankfurt a. M., New York⁶ (NY) 1996.
- Michael Schürig, »Bekennen gegen den Atomstaat«. Die evangelischen Kirchen in der Bundesrepublik Deutschland und die Konflikte um die Atomenergie 1970–1990 [= Deutsches Museum, Abhandlungen und Berichte, Bd. 31], Göttingen 2015.
- Peter Sefrin, Geschichte der Notfallmedizin in Deutschland – unter besonderer Berücksichtigung des Notarztdienstes, in: *Anästhesiologie, Intensivmedizin, Notfallmedizin, Schmerztherapie* 38 (2003) 10, S. 623–629.
- Günther H. Seidler, Auf dem Weg zur Psychotraumatologie, in: ders., Wolfgang U. Eckart (Hrsg.), *Verletzte Seelen. Möglichkeiten und Perspektiven der historischen Traumaforschung* [=Psyche und Gesellschaft], Gießen 2005, S. 27–40.
- Detlef Siegfried, Zwischen Aufarbeitung und Schlußstrich. Der Umgang mit der NS-Vergangenheit der beiden deutschen Staaten 1958–1969, in: ders., Axel Schildt, Karl Christian Lammers (Hrsg.), *Dynamische Zeiten. Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften* [=Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte. Herausgegeben von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg, Bd. 37], Hamburg 2000, S. 77–113.
- Timothy Snyder, *Black Earth. Der Holocaust und warum er sich wiederholen kann*, München 2015.
- Hartmut Soell, Helmut Schmidt, 1918–1969. Vernunft und Leidenschaft, München⁴ 2011.
- Wolfgang Sofsky, *Das Prinzip Sicherheit*, Frankfurt a. M. 2005.
- Susan Sontag, *Über Fotografie*, München³ 1989.
- dies., *The Imagination of Disaster*, in: *Commentary*, 40 (1965) 4, S. 42–48
- Robert Stangl, Entstehung und Entwicklung von Notarztsystemen in der Bundesrepublik Deutschland in den 50er und 60er Jahren, Köln 2000.
- Cécile Stephanie Stehrenberger, Psychische Störungen und sozialwissenschaftliche Katastrophenforschung, 1949–1985, in: *NTM* 24 (2016) 1, S. 61–79.
- Cecilé Stephanie Stehrenberger, Svenja Goltermann, Disaster Medicine. Genealogy of a Concept, in: *Social Science and Medicine* 120 (2014), S. 317–324.
- Raymond Stokes, Von der I. G. Farbenindustrie AG bis zur Neugründung der BASF, in: Werner Abelshauser (Hrsg.), *Die BASF. Eine Unternehmensgeschichte*, München 2002, S. 221–358.
- Bernd Stöver, *Der Kalte Krieg 1947–1991. Geschichte eines radikalen Zeitalters*, München 2007.

- Anne Sudrow, Kleine Ereignisgeschichte der Währungsreform 1948, in: bpb.de, [<https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/271679/kleine-ereignisgeschichte-der-waehrungsreform-1948/>], letzter Zugriff am 9. 8. 2023.
- Dietmar Süß, Tod aus der Luft, Kriegsgesellschaft und Luftkrieg in Deutschland und England, München 2011.
- ders., Nationalsozialistische Deutungen des Luftkriegs, in: ders. (Hrsg.), Deutschland im Luftkrieg. Geschichte und Erinnerung [=Zeitgeschichte im Gespräch, Bd. 1], München 2007, S. 99-110.
- Winfried Süß, Der »Volgskörper« im Krieg. Gesundheitspolitik, Gesundheitsverhältnisse und Krankenmord im nationalsozialistischen Deutschland 1939-1945, München 2009.
- Dietmar Süß, Winfried Süß, »Volksgemeinschaft« und Vernichtungskrieg. Gesellschaft im nationalsozialistischen Deutschland, in: dies. (Hrsg.), Das »Dritte Reich«. Eine Einführung, München 2008, S. 79-100.
- Bryan T. van Sweringen, Alltägliches Zusammenleben: Deutsche und Amerikaner als Nachbarn, in: Winfried Herget, Werner Kremp, Walter G. Rödel (Hrsg.), Nachbar Amerika. 50 Jahre Amerikaner in Rheinland-Pfalz, Trier 1995, S. 188-224.
- Maik Tändler, Das therapeutische Jahrzehnt. Der Psychoboom in den siebziger Jahren, Göttingen 2016.
- Edward Tenner, Die Tücken der Technik. Wenn Fortschritt sich rächt, Frankfurt a. M. 1999.
- Petra Terhoeven (Hrsg.), Victimhood and Acknowledgement. The Other Side of Terrorism [=Jahrbuch für Europäische Geschichte, Bd. 19], München, Wien 2018.
- dies., Victimhood and Acknowledgement: The Other Side of Terrorism, in: dies. (Hrsg.), Victimhood and Acknowledgement. The Other Side of Terrorism [=Jahrbuch für Europäische Geschichte, Bd. 19], München, Wien 2018, S. 1-17.
- Malte Thiessen, Eingebrennt ins Gedächtnis. Hamburgs Gedenken an Luftkrieg und Kriegsende 1943 bis 2005, München, Hamburg 2007.
- John B. Thompson, Political Scandal. Power und Visibility in the Media Age, Cambridge 2000.
- Lutz Tittel, LZ 129 »Hindenburg« [=Schriften zur Geschichte der Zeppelin-Luftfahrt, Bd. 5], Friedrichshafen² 1987.
- Adam Tooze, Ökonomie der Zerstörung. Die Geschichte der Wirtschaft im Nationalsozialismus, München 2006.
- Rolf Dieter Trautmann-Sponsel, Definition und Abgrenzung des Begriffs Bewältigung, in: Leokardia Brüdel (Hrsg.), Theorien und Methoden der Bewältigungsforschung, Weinheim und München 1988, S. 14-24.
- Katharina Trittel, Hermann Rein und die Flugmedizin. Erkenntnisstreben und Entgrenzung, Paderborn, München, Zürich u. a. 2018.
- Henning Türk, Treibstoff der Systeme. Kohle, Erdöl und Atomkraft im geteilten Deutschland [= Die geteilte Nation. Deutsch-deutsche Geschichte 1945-1990, Bd. 3], Berlin 2021.
- Victor Turner, The Ritual Process. Structure and Anti-Structure, Harmondsworth 1974.
- Karsten Uhl, Technology in Modern German History. 1800 to the Present, London, New York (NY), Oxford u. a. 2022.
- Paul Virilio, L'accident originel, Paris 2005.
- Annette Vowinkel, Agenten der Bilder. Fotografisches Handeln im 20. Jahrhundert [= Visual History: Bilder und Bildpraxen in der Geschichte, Bd. 2], Göttingen 2016.
- Barbara Waibel: LZ 129 Hindenburg. Luxusliner der Lüfte, Erfurt 2010.
- Peter Waldmann, Terrorismus. Provokation der Macht, Hamburg³ 2011.

- François Walter, *Catastrophes. Une histoire culturelle XVIe-XXIe siècle*, Paris 2008.
- Ute Walter, *Geschichte des Anspruchs auf Schmerzensgeld bis zum Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches* [= Rechts- und Staatswissenschaftliche Veröffentlichungen der Görres Gesellschaft, Bd. 109], Paderborn, München, Wien u. a. 2004.
- Uwe Walter, *Kontingenz und Geschichtswissenschaft – aktuelle und zukünftige Felder der Forschung*, in: Frank Becker, Benjamin Scheller, Ute Schneider (Hrsg.), *Die Ungewissheit des Zukünftigen. Kontingenz in der der Geschichte*, Frankfurt a. M., New York (NY) 2016, S. 95–118.
- Heike Weber, *Zeitgeschichten des Technischen: Zum Momentum, Alter(n) und Verschwinden von Technik*, in: Martina Heßler (Hrsg.), *Provokationen der Technikgeschichte. Zum Reflexionszwang historischer Forschung*, Paderborn 2019, S. 107–150.
- dies., »Kluge Frauen lassen für sich arbeiten!« Werbung für Waschmaschinen von 1950–1995, in: *Technikgeschichte* 65 (1998) 1, S. 27–56.
- Ulrich Wengenroth, *Technik der Moderne – ein Vorschlag zu ihrem Verständnis*, Version 1.0 vom 6. 11. 2015, [<https://www.mcts.tum.de/wp-content/uploads/2018/11/TdM-gesamt-1.0.pdf>], letzter Zugriff am 30. 11. 2025.
- Wolfram Wette, *Militarismus und Pazifismus. Auseinandersetzungen mit den deutschen Kriegen* [=Schriftenreihe Geschichte und Frieden, Bd. 3], Bremen 1991, S. 152–185.
- Jan Ole Wiechmann, *Sicherheit neu denken. Die christliche Friedensbewegung in der Nachrüstungsdebatte 1977–1984* [= Historische Grundlagen der Moderne, Bd. 16], Baden-Baden 2017.
- Jürgen Wilke, *Massenmedien und Vergangenheitsbewältigung*, in: ders. (Hrsg.), *Mediengeschichte der Bundesrepublik Deutschland*, Köln, Weimar, Wien 1999, S. 649–671.
- Stefan Willer, *Sicherheit als Fiktion – Zur kultur- und literaturwissenschaftlichen Analyse von Präventionsregimen*, in: Markus Bernhardt, Stefan Brakensiek, Benjamin Scheller (Hrsg.), *Ermöglichen und Verhindern. Vom Umgang mit Kontingenz* [=Kontingenzgeschichten, Bd. 2], Frankfurt a. M., New York (NY) 2016, S. 235–255.
- Wilfried Witte, Florian Bruns, *Von Unfällen und Katastrophen. Zur Geschichte der Triage in der Notfallmedizin*, in: *Zeitschrift für medizinische Ethik. Wissenschaft, Kultur, Religion* 66 (2020) 4, S. 457–474.
- Irmtrud Wojak, *Fritz Bauer 1903–1968. Eine Biografie*, München 2009.
- Edgar Wolfrum, *Die 90er Jahre. Wiedervereinigung und Weltkrisen*, Darmstadt 2008.
- dies., *Geschichtspolitik in der Bundesrepublik Deutschland. Der Weg zur bundesrepublikanischen Einigung 1948–1990*, Darmstadt 1999.
- Allan Young, *The Harmony of Illusions. Inventing Post-Traumatic Stress Disorder*, Princeton (NJ) 1997.
- Jeannine Zeisig, »Reich und Volk für Zeppelin!« Die journalistische Vermarktung einer technologischen Entwicklung, in: *Wissenschaftliches Jahrbuch des Zeppelin-Museums Friedrichshafen* (1998), S. 67–227.
- Marianne Zepp, *Ratio der Angst, die intellektuellen Grundlagen der Friedensbewegung*, in: dies., Christoph Becker-Schaum, Philipp Gassert, Martin Klimke, Wilfried Maubach (Hrsg.), »Entrüstet Euch«. Nuklearkrise, Nato-Doppelbeschluss und Friedensbewegung, Paderborn, München, Wien, u. a. 2012, S. 135–150.
- Slavoj Žižek, *Ärger im Paradies. Vom Ende der Geschichte zum Ende des Kapitalismus*, Frankfurt a. M. 2015.
- Kulturamt und Stadtarchiv der Stadt Zwickau u. a. (Hrsg.), *Die Grubenkatastrophe im VEB Steinkohlenwerk »Karl Marx« Zwickau vom 22. Februar 1960*, Wilkau Haßlau 2010.

Danksagung

An der Entstehung eines Buches sind indirekt viel mehr Menschen (und manchmal auch andere Lebewesen) beteiligt als nur die Autorin. Es braucht ein förderndes Umfeld, Vertrauen und Unterstützung, damit ein solches Projekt wachsen kann. Ich darf mich glücklich schätzen, all dies gefunden zu haben.

Mein Umfeld fand ich am Lehrstuhl für Neueste Geschichte an der Georg-August-Universität Göttingen. Meinem Doktorvater Prof. Dirk Schumann danke ich für seine vielfältige Unterstützung und sein stets offenes Ohr. Die Zeit am ZAKN war lehrreich und hat Spuren hinterlassen, die ich nicht missen möchte. Auch meiner Zweitbetreuerin Prof. Petra Terhoeven gilt mein herzlicher Dank für ihre beständige Förderung und Ermutigung.

PD Dr. Franziska Rehlinghaus' Büro wurde zu einem Ort des lebhaften Austauschs, an dem die großen wie die kleinen Freuden und Sorgen einer Doktorandin Platz fanden. Dr. Tobias Weidner schenkte mir sein Ohr und ließ mich von seiner medizinhistorischen Expertise profitieren. Prof. Marian Füssel stellte sich mir früh als Wegweiser zur Seite – auch ihm gilt mein besonderer Dank.

Bedanken möchte ich mich bei Kurt-Werner Seebo und der Familie Quirini, die mich in meiner Recherche zum Unglück von Eschede unterstützt haben. Die Spurensuche führte mich immer wieder an neue und unerwartete Orte und ließ mich Menschen begegnen, denen ich sonst nie begegnet wäre. Vielen Dank an Jos Stübner und den Wallstein-Verlag, die diese Dissertation in ein Buch verwandelt haben.

Die Entstehung eines Buches ist auch eine Reise, die von Freundschaft getragen wird. Meine Freunde Alexander Müller, Kathrin Ullmann, Dr. Miriam Müller, Dr. Stefan Droste, Dr. Sarah von Hagen und Dr. Sven Petersen begleiteten mich mit klugen Ratschlägen, geduldigem Verständnis und langen, bereichernden Gesprächen.

Meine Eltern Karin und Karl-Peter Klay haben mich beständig unterstützt, das Projekt aufmerksam verfolgt und nie an mir gezweifelt. Dasselbe gilt für meine Schwiegereltern Susanne Bothe und Rudolf Draß. Mein Onkel Detlev Karsten ist derjenige, der mich neugierig auf die Welt gemacht hat – danke von Herzen! Ich danke außerdem Sammy und Smári – sie wissen, wofür.

Zum Schluß möchte ich meinem Mann Dr. Jan Philipp Klay Bothe danken – für unermüdliche Unterstützung, unendliche Geduld, die Versorgung mit lebenswichtigem Kaffee und gute Ratschläge, auch wenn nichts zusammenzupassen schien. Dir danke ich für unsere Reise durch Raum und Zeit.

Personenregister

- Ahnefeld, Friedrich Wilhelm 238
Altmeier, Peter 168, 193, 209, 212, 215
- Bannholzer, Walter 127
Barschel, Uwe 349
Bauch, Udo 395, 431, 480, 499
Bauer, Fritz 273
Bauer, Valentin 180 f.
Berg, Günter 497
Bermeitinger, Michael 433
Beulke, Werner 474
Bilges, Otto 273
Bill, Gisela 356, 363, 370 f.
Bismarck, Otto von 85
Bloch, Ernst 183
Bögler, Franz 185 f., 196, 202, 215
Bolesch, Cornelia 444 f.
Bonhoeffer, Karl 290
Brejcha, Boris 350, 396 f.
Bühmann, Hubertus 490
Burt, Richard 352, 354 f.
- Carstens, Heinz 491
Chaplin, Charie 187
Chin, Im 493
Clemens, Karl Otto 118 f. 123-125
- d'Archirafi, Raniero 352, 354 f.
Diederichs, Georg 280
Divivier, Julius 398 f.
Doehner, Hermann 100
Doehner, Mathilde 89
Dölp, Michael 468
Dorpmüller, Julius 59
Dreyer, Malu 408
Drögemüller, Klaus 490 f.
Dugan, Michael J. 400
- Eckener, Hugo 95 f.
Eichmann, Adolf 246
- Elisabeth II. 249
Erhard, Ludwig 225, 279
Everly, George 487
- Ferlemann, Enak 503
Ferling, Peter 258, 273
Ferling, Wilhelm 273
Forsthoff, Ernst 144
Franz, Werner 89 f., 92, 111
Friedrichsen, Gisela 462, 473 f.
Fuchs, Roland 393, 406
- Gabriel, Sigmar 489
Geil, Rudi 319, 322, 325-328, 330-333,
362 f., 377 f.
Gerster, Florian 407
Göring, Hermann 55, 112, 153
Graaf, Carlo 280
Grabenströer, Michael 309
Gregor, Kurt 263
Greve, Peter 295
Groß, Anna 212
Grube, Rüdiger 502
- Hanusch, Gerhard 279
Helmerichs, Jutta 448
Herbst, Adolf 272
Herzog, Roman 439 f., 456-458
Heuss, Theodor 214
Heydrieh, Reinhard 68
Hirsch, Waldemar 273
Hirschfeld, George 91
Hirschler, Horst 460
Hitler, Adolf 54 f., 59, 84, 94, 116, 131,
169
Hoehling, Adolph August 127
Hohmeyer, Joseph 460
Horkheimer, Max 187
Hosser, Detlef 341 f., 344
Hosser, Silvia 341-344

- Jaschke, Wolfgang Edler von 278
 Jatzko, Hartmut 374, 382, 386 f., 389, 395
 Jatzko, Sybille 382, 386
 Jünger, Ernst 183

 Kaufmann, Judith 339
 Kennedy, John F. 244
 Koenig, Marie-Pierre 139, 168, 189, 197
 Koenig, Gustav III f.
 Kohl, Helmut 352, 451-455
 Krasney, Otto Ernst 476-478, 481-483, 495, 498
 Kunkel, Almut 460
 Kunkel, Christoph 460

 Lamprecht, Waldemar 283
 Lang, Roland 361, 380
 Lehmann, Ernst 64, 92
 Loewenich, Hermann von 459
 Lorenz, Ernst 205
 Löwen, Heinrich 474 f., 480 f., 499, 503
 Ludwig, Johannes 437, 475, 500 f., 503
 Luther, Martin 85
 Lutz, Richard 502 f.

 Mandel, Gerhard 340, 345
 Mather, Margret 99
 Mauz, Gerhard 372
 Medem, Walter-Eberhard Alexander
 Albert Freiherr von 89, III
 Mehdorn, Hartmut 500, 503
 Meyer-Burckhardt, Hubertus 349 f.
 Mitchell, Jeffrey 487
 Mooney, Michael 127
 Moreno, Jakob Lewin 289 f.
 Morris, Nelson 99
 Morrison, Herbert 53
 Müller, Jürgen 338
 Müller, Richard d. Ä. 119-123, 125
 Müller, Richard d. J. 119

 Naßhan, Felix 399, 401
 Nessler, Emil 175
 Nutarelli, Ivo 303 f.

 Partzsch, Kurt 280
 Pflanz, Helmut 352
 Philipp, Erich 498 f.

 Philipps, Peter 432 f.
 Pintschovius, Karl 79
 Plöger, Andreas 269 f., 288-294, 300
 Poser, Hans 461
 Pott, Fritz 276
 Pruss, Max 89, 92, 118

 Rathert, Klaus 490
 Rebentisch, Ernst 314 f., 317
 Reimann, Max 261
 Rosenberg, Alfred 89

 Schäfer, Thomas 342
 Scharping, Rudolf 356 f., 359 f., 407
 Schlembach, Anton 352 f.
 Schmidt, Helmut 453
 Schnarr, Georg Adolf 363
 Schnorbach, Josef 204
 Scholl, Robert 244 f.
 Scholz, Rupert 304, 365 f., 408
 Schramm, Werner 352
 Schröder, Gerhard 452-455
 Schuck, Gerhard 148 f.
 Schüffel, Wolfram 386
 Seidlitz, Heiner 382
 Seison, Yamaguchi 80
 Sheedy, Gerard 58
 Siebold, Klaus 263
 Simon, Jana 454
 Spadolini, Giovanni 352
 Speck, Wilhelm 64
 Spehl, Erich 127
 Springer, Axel 254
 Stein, Rudolf 255, 258, 273, 285
 Streck, Wilhelm 275, 277
 Strobel, Robert 133
 Stuckart, Wilhelm 94
 Süllwold, Lilo 294

 Tartter, Rudolf 319, 323, 325, 328, 332, 378, 386
 Thäsler, Kai 442
 Thurneysen, Eduard 204
 Topf, Erich 273 f., 278

 Vilmar, Karsten 314-316
 Vogel, Bernhard 319, 324, 326, 332, 350, 352, 354, 355, 360, 375, 407
 Vogel, Hans-Jochen 352

-
- Vögele, Wolfgang 459 f.
Voigt, Wilhelm 273
- Wagner, Gesine 359
Wechter, Daniel 432
Weizacker, Richard von 352
Wernstedt, Rolf 451
Wickert, Ulrich 349 f.
Wiswe, Klaus 494 f.
- Wolter, Bernhard 272, 286-288, 292, 301
Wörner, Manfred 366
Wresch, Klaus-Peter 323, 407
Wulff, Christian 498
Wurster, Carl 137, 209
- Zanone, Valerio 352
Zehrer, Hans 249 f.
Zeppelin, Graf Ferdinand von 84

Ortsregister

Die Orte Genthin, Lakehurst, Lengede, Ramstein und Eschede wurden nicht aufgenommen.

Auschwitz-Monowitz 137 f.	Koblenz 133, 204, 375, 380, 413.
Bad Reichenhall 471	Kuala Lumpur 518
Barbecke 253	London 383
Bergkamen 264	Luisenthal 240, 276, 281, 283, 296
Berlin 55, 60, 80, 141, 501	Magdeburg 67, 101, 261
Borken 294, 372, 386, 476	Mannheim 141 f., 195, 209
Braunschweig 273	Markdorf 98
Broistedt 253, 300	Miesau 308
Brühl 462, 478, 485, 498	Mogadischu 293
Burg 73	Mühlheim-Kärlich 371
Celle 278, 420 f., 425, 439, 448, 456	München 315, 415, 459
Düsseldorf 487	Nörvenich 310, 357
Fischbach 371	Oppau 32, 135-137, 180.
Frankfurt am Main 90, 96, 120, 122, 246, 294, 310, 359	Rom 99
Hamburg 30, 153, 165, 170, 185, 198, 415, 430, 453, 459	Saarbrücken 207
Hannover 274 f., 415, 460 f.	Speyer 167, 352
Hildesheim 259, 273, 275, 277, 290, 460	Swisttal-Heimerzheim 310
Hochspeyer 376	Tschernobyl 21, 31, 49, 411
Jakarta 516	Wolfsburg 287
Kaiserslautern 306, 319-321, 327, 330, 333, 340, 349, 357, 359, 375, 386	Zwickau 263-265