

Claudia Lieb: Crash. Der Unfall der Moderne. Bielefeld: Aisthesis Verlag 2009 (= Münstersche Arbeiten zur Internationalen Literatur, Bd. 3), 344 S.

Im 20. Jahrhundert wird der Unfall zum Modell einer Poetik der Moderne. Denn das Ereignis des gewaltsamen Autounfalls avanciert zum Inbegriff einer Literatur, die sich selbst als krisenhaft und unverständlich darstellt. So lautet die These der 2006 abgeschlossenen Dissertation von Claudia Lieb. Sie hat sich vorgenommen, das bereits breit erforschte Unfall-Thema aus neuer Perspektive zu erschließen. Dieses Vorhaben gelingt ihr überzeugend. Sie kann den umfassenden Studien zur Faszination und Symbolik des Unfalls im Bereich der Literatur- und Mediengeschichte des Automobils neue Detailuntersuchungen hinzufügen und die weniger dicht gestreuten Arbeiten zu medizinischen, juristischen und versicherungstechnischen Unfall-Aspekten erweitern. Insbesondere die von ihr markierten strukturellen Bezüge zwischen Unfall und Krise einerseits, Chaos und experimenteller Literatursprache andererseits wurden von der Forschung kaum wahrgenommen. Bislang fehlt es an systematischen Untersuchungen, die den Unfall nicht nur als „Motiv“ der modernen Literatur, sondern insbesondere als ein „Modell der Selbstbeschreibung literarischer Texte“ ernst nehmen.¹ Liebs „in erster Linie germanistische“ Arbeit (S. 15) schließt insofern mit zumeist profunden Einzelanalysen der unfallbezogenen, selbstreflexiven Verfasstheit prominenter literarischer Texte (von Bierbaum, Marinetti, Kafka, Döblin, Musil und Brecht bis zu Dorst, Bernhard und Jelinek) eine Forschungslücke.

Den zentralen Textanalysen zur Literatur des 20. Jahrhundert sind zwei Kapitel vorgeschaltet: Das erste thematisiert das Verhältnis von *Literatur und Unfall um 1800* (S. 18-56). Im zweiten Kapitel, *Automobil und Unfall um 1900* (S. 57-156), untersucht Lieb den Autounfall als Gegenstand der Presse, der Enzyklopädie, des Rechts und Versicherungswesens, der Medizin und Psychoanalyse, bevor das dritte Kapitel wieder auf den strukturalen Zusammenhang zwischen Literatur und Unfall, allerdings nach 1900, zu sprechen kommt (S. 157-318).

Der Einstieg ins Thema über die literarische Unfallbewältigung um 1800 ist als Vorarbeit aufschlussreich und notwendig, da er erstens demonstriert, dass der Unfall nicht immer schon die uns wohlvertraute „moderne“ Bedeutung besaß und zweitens eine Übergangsphase in der literarischen Wahrnehmung des Verkehrsunfalls markiert. Bis zum 19. Jahrhundert fast ausschließlich als göttlicher Eingriff wahrgenommen, avanciert der Unfall im Zuge einer fortschreitenden Säkularisierung und Mobilisierung zur Figur des „gewaltsamen Ereignisses“, das für „den Einzelnen anormal, absichtslos und unvorhersehbar“, für die Masse aber „kalkulierbar und voraussehbar“ erscheint (S. 11). Poetologische Relevanz – so die These - gewinnt der Unfall erstmals in der Romantik, insbesondere bei Autoren wie E.T.A. Hoffmann, Achim von Arnim und Heinrich Kleist. Wurden Unfallgefahren bis

¹ Erste programmatische Überlegungen zu diesem Ansatz liefert Inka Mülder-Bach: Poetik des Unfalls. In: *Poetica* 34 (2002), S. 193-221.

dahin und vor allem in klassizistischen Texten eher verdrängt, da sie dem ästhetischen Ideal körperlicher Unversehrtheit widersprachen, avancieren sie in romantischen Texten in mehrfacher Hinsicht zum poetischen Modell: Unfälle können den Einbruch des Phantastischen ins Reale symbolisieren (Hoffmann), als groteskes Ereignis den Parafall des anticlassizistischen Erzählens manifestieren (von Arnim) oder zum „kommunikativen Störfall“ und damit zur metapoetischen Figur für das Prinzip des Unverständlichen werden (Kleist). Insbesondere am Beispiel von Kleists *Charité-Vorfall* kann Lieb zeigen, wie der Kutschen-Unfall „zur allegorischen Figur der Selbstausslegung des Textes“ wird (S. 39). Denn das hier durch endlose Wiederholungen pervertierte Unfallgeschehen entfaltet eine Eigendynamik, die über die verkehrsbedingte Katastrophe hinaus auf die Kollision rhetorischer Figuren anspielt und damit den „Unfall der Sprache“ inszeniert (S. 41).

Der Befund erweist sich als wegweisend für die Rolle des Autounfalls als „poetologische Leitfigur der Moderne“ (S. 315), die Lieb im dritten Teil anhand zahlreicher Textbeispiele von Marinetti über Musil bis Jelinek untersucht. Schon die ersten Automobiltexte der Literaturgeschichte von Bierbaum machen nicht nur die Unfallfahrt zum „Symbol der Narration“, sondern lassen zugleich die „Sprache ungewollt verunfallen“ (S. 159) und nutzen damit den Autounfall als einen selbstreflexiven Kommentar. Beispielhaft wird der Zusammenhang zwischen Unfall und Sprache sowohl an der bereits gut erforschten destruktiven Literaturgrammatik Marinettis belegt, als auch an den futuristisch inspirierten Texten Döblins, in denen die „Krise des Romans“ reflektiert und eine Poetik gefordert wird, die am Unfall geschulte Fragmentarisierung, Heterogenität und Achronizität umsetzen soll. Für Musil wiederum stellen sich strukturelle Analogien zwischen modernem Erzählen und einer Unkalkulierbarkeit bzw. Gesetzlosigkeit des Autounfalls her. Und Brecht dient der Autounfall als „moderne Variante der tragischen, schuldhaft-schuldlosen Handlung“ (S. 261) als Ausgangspunkt seiner Theorie des epischen Theaters. Auch die Nachkriegsliteratur findet im Autounfall einen Anlass, sich selbst zu thematisieren. So ironisiert und profanisiert Dorsts parodistisches Theaterstück *Die Kurve* Unfall und Schreibprozess gleichermaßen. Noch radikaler verfahren Bernhard und Jelinek. Der Unfall gerät hier ins Zentrum einer umfassenden Literatur- und Mediensatire, die das krisenhafte moderne Erzählen umkreist. Anhand akribischer Einzeluntersuchungen zu Texten beider AutorInnen kann Lieb demonstrieren, dass auch im Ausgang des 20. Jahrhunderts der Unfall poetologischer Bezugspunkt bleibt – wenn auch in gewandelter Form: War er zunächst Ausdruck des Umsturzes und sprachlicher Erneuerung einer modernen Literatur, wird er nach 1960 zum Inbegriff der Krise modernen Erzählens in einer massenmedial trivialisierten Spektakelkultur.

Der zweite, diskursgeschichtliche Teil über rechtliche, versicherungstechnische und medizinische Implikationen des Unfalls um 1900 hätte knapper ausfallen können. Zwar wird hier neues Material vorgestellt und ausgewertet, was an sich verdienstvoll ist, doch kappt das Zwischenkapitel die konstatierten Kontinuitäten zwischen Romantik und Moderne. Zudem wird ein zu strikter Gegensatz zwischen Literatur auf der einen und rationalisierenden Diskursen auf der anderen Seite konstruiert.

Denn Lieb vertritt die These, dass Literatur im Gegensatz zu anderen Diskursen Unfall nicht rationalisieren und damit disziplinieren will, sondern allein programmatische Selbstbeschreibung betreibt. Vielfach ist es aber so, dass die literarischen Texte beide Seiten verbinden. So schult Bierbaum am Unfall seine sprachlichen Fähigkeiten, propagiert aber zugleich einen therapeutischen Fahrstil und schreibt sich damit in die medizinische Debatte ein. Döblin nutzt die in Versicherungswesen und Statistik implementierten Redeweisen, um sie einem Montagestil einzuverleiben. Und auch Musil verhandelt im *Mann ohne Eigenschaften* explizit statistische, juristische und medizinische Strategien der Unfallbewältigung und macht sie zu einem Strukturprinzip seiner Poetik.

Aufschlussreich ist in dieser Hinsicht ein Blick auf den frühen Verkehrsfilm. Er erprobt am vorgeführten Unfallgeschehen sowohl neue filmische Formen als auch seine Rolle als volksaufklärendes Medium. Überhaupt wäre eine Einbettung der literarischen Einzelanalysen in eine Mediengeschichte des Unfalls lohnenswert gewesen.² Denn erstens hätte sich herausgestellt, dass die Entwürfe der „Poetiken des Unfalls“ im Kontext einer weiter gefassten kulturellen Bewegung des 20. Jahrhunderts zu verorten sind. Zweitens wäre deutlich geworden, dass die Unfall-Poetiken durch intermediale Bezugnahmen vielfach konditioniert und hervorgebracht werden. Drittens hätte die Einbeziehung der selbstreflexiven Dimension von Unfalldarstellungen in anderen Medien die Chance eröffnet, das spezifische Potential des Unfalls für die „literarische Selbstfindung“ heraus zu arbeiten.

Ungeachtet dieser Einschränkung bleibt Liebs Hauptargumentation schlüssig. Denn sie kann überzeugend zeigen, wie die moderne Literatur nach 1900 den Unfall ihrer eigenen Krisenhaftigkeit analog setzt und ihn zum „Paradefall einer Literatur“ werden lässt, die „selbst damit kokettiert, sinnlos, anormal und unverständlich zu sein“ (S. 14). Das flüssig geschriebene, durch umfangreiche Detailstudien beeindruckende Buch bereichert so nicht nur die Diskussionen zum Verhältnis von Technik, Kultur und Moderne um literaturtheoretische Aspekte, sondern stellt auch einen ernstzunehmenden Beitrag im Rahmen wissenspoetologischer Untersuchungen dar.

Dorit Müller
15. März 2010

² Vgl. Christian Kassung (Hg.): Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls. Bielefeld 2009.