

Sonderwegthese in den 1980er Jahren sorgte das Kaiserreich für anhaltende Debatten unter Historiker:innen. Aktuell wird anlässlich des 150. Jahrestags der Reichsgründung diskutiert, ob unser Bild des Kaiserreichs zu stark von einer »unauslöschlichen Sonderwegezählung« (Hedwig Richter) geprägt ist, also durch die Vorstellung, dass die Geschichte Deutschlands durch Demokratieunfähigkeit und einen »Untertanengeist« geprägt sei, oder umgekehrt, ob sich nach der Erosion der Sonderwegthese ein zu unkritisches Bild des Kaiserreichs durchgesetzt hat (Eckart Conze).¹⁸

Die aktuelle Forschung betont fast einstimmig Heterogenität und Widersprüchlichkeit als Merkmale dieser Epoche: Ein wichtiges Anliegen dieses Bandes ist es, die vielfach postulierten Ambivalenzen der Moderne genauer aufzufassen.¹⁹ Für das Kaiserreich bedeutet dies vor allem, nach den vielen Grautönen zwischen negativer Sonderwegezählung und Erfolgsgeschichte zu schauen. Die unterschiedlichen, teils gegensätzlichen Reaktionen auf Unfälle, ihre mediale Rezeption und politische Funktionalisierung spiegelten die Widersprüche und Konflikte der sich rasant modernisierenden Gesellschaft um 1900 wider.

Die Beiträge dieses Bandes deuten darauf hin, dass Unfälle die Begeisterung für moderne Technik nicht wirklich minderten, vielmehr kann das große mediale und gesellschaftliche Interesse an Unfällen als Teil der Technik- und Fortschrittsbegeisterung verstanden werden.²⁰ Selbst wenn Unfälle auf die Grenzen und die Fragilität technischer Großprojekte wie Luftschiffe oder Panzerschiffe verwiesen, wurde dies meist nur als kurzfristiges Scheitern auf dem unaufhaltsamen Weg des Fortschritts und des Aufstiegs der Nation verstanden. Denn gerade technische Großprojekte verkörperten auch immer die nationalistisch-bellizistisch geprägte nationale Gemeinschaft.

Während große technische Unfälle Sensationen sein konnten, bedeuteten wenig spektakuläre Alltags- und Arbeitsunfälle ein erhebliches Risiko für die menschliche Gesundheit und die individuelle ökonomische Exis-

18 Stellvertretend für die unterschiedlichen Positionen im Rahmen der aktuellen Debatte sei hier verwiesen auf Eckart Conze: *Schatten des Kaiserreichs. Die Reichsgründung und ihr schwieriges Erbe*, München 2020, und Hedwig Richter: *Aufbruch in die Moderne. Reform und Massenpolitisierung im Kaiserreich*, Berlin 2021.

19 Vgl. etwa Birgit Aschmann: »Das Säkulum der Widersprüche«. Das 19. Jahrhundert und der Durchbruch der Moderne? Eine Einleitung, in: *Durchbruch der Moderne? Neue Perspektiven auf das 19. Jahrhundert*, hg. von dies., Frankfurt a. M. 2019, S. 7-28.

20 Zur allgemeinen Technikbegeisterung vgl. Michael Salewski: *Technik als Vision der Zukunft um die Jahrhundertwende*, in: *Moderne Zeiten. Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert*, hg. von ders. und Ilona Stölken-Fitschen, Stuttgart 1997, S. 77-92.

tenz. Die Industrialisierung der Arbeit und des Verkehrs führte zu einer quantitativen und qualitativen Zunahme von Unfällen sowie der durch sie verursachten Schäden. Sicherheit und Risikominimierung wurden dabei verstärkt als Aufgaben staatlicher Institutionen gesehen. Bekannt ist die »Verstaatlichung« von Risiken im deutschen Kaiserreich durch die Einführung der obligatorischen Kranken- und Unfallversicherung, die ein wegweisender Schritt für die Entwicklung des Sozialstaates war.²¹ Die Kollektivierung von Risiken und das damit verbundene Sicherheitsversprechen des Staates, die als transnationale europäische, wenn nicht sogar globale Entwicklungen zu verstehen sind, waren eine Antwort auf soziale Konflikte in der modernen, fragmentierten Gesellschaft. Inwiefern können Unfälle also als Legitimitätsressource des Staates und der Nation verstanden werden? Wann wirkten sie delegitimierend? Unfalldebatten spiegeln die funktionale Differenzierung und insbesondere das hierarchische Verhältnis bzw. die Konflikte zwischen Arbeitern und Arbeitgebern, Soldaten und Offizieren wider. Wann und warum machten Unfälle Konflikte und Diskriminierungen sichtbar und »sagbar«? Wann und wie ermöglichten sie Kritik an den bestehenden Verhältnissen?

Medien- und Kommunikationsgeschichte

Die mediale Durchdringung der Gesellschaft ist ein essenzieller Teil der Unfallgeschichte des deutschen Kaiserreichs, wobei die Vielfalt der Medien, der Erzähl- und Deutungsmuster sowie der Wandel medialer Praktiken berücksichtigt werden müssen. Medien boten Strukturen für eine immer schnellere Nachrichtenübermittlung, die Grundlage der Informationsgesellschaft wie für Unterhaltung und Sensationalisierung. Journalisten und Nachrichtenagenturen spielten als Akteure für die Selektion und Deutung von Ereignissen eine wichtige Rolle.²² Publikumszeitschriften, Illustrierte und Postkarten etwa können die kulturgeschichtliche Bedeutung von

21 Lothar Machtan: Risikoversicherung statt Gesundheitsschutz für Arbeiter. Zur Entstehung der Unfallversicherungsgesetzgebung im Bismarck-Reich, in: Leviathan 13 (1985), S. 420-441. Die Sozialgeschichte des Kaiserreichs hat sich seit den 1980er Jahren intensiv mit der Genese und Entwicklung des Arbeits-Unfallversicherungsgesetzes befasst, sie blendete aber medien- und kulturhistorische Perspektiven weitgehend aus.

22 Für die Standardisierung, Beschleunigung und vermeintliche Objektivierung der Medienberichterstattung spielten Nachrichtenagenturen seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine entscheidende Rolle, vgl. Heidi J. S. Tworek: News from Germany. The Competition to Control World Communications, 1900-1945, Cambridge/Mass. 2019; Frank Bösch und Dominik Geppert (Hg.): Journalists as

Unfällen deutlich machen, wobei Schaulust und Kommerz sich wechselseitig bedienten. Fachzeitschriften bildeten eine Basis für die Entstehung einer modernen Experten- und Wissensgesellschaft. Medien sind dabei das zentrale Bindeglied zwischen der physischen Welt und ihrer sozialen Deutung: Die konstruktive Leistung der Medien und ihre Bedeutung für öffentliche Debatten besteht darin, Einzelereignisse in übergreifende Diskurse einzuordnen, Ereignisse damit zu Serien zusammenzufügen und Deutungsmuster anzubieten.

Auf die zunehmende Bedeutung der Medien reagierten Unternehmen und staatliche Behörden mit einer aktiven Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Diese zielte teils darauf, Nachrichten zu unterdrücken bzw. zu verhindern oder das eigene Verschulden bei Unfällen herunterzuspielen, indem die Schicksalhaftigkeit des Geschehens betont wurde. Allerdings zeigt sich in vielen Fallbeispielen deutlich, wie sehr die »öffentliche Meinung« im Kaiserreich zu einer relevanten Größe wurde, die man nicht einfach unterdrücken oder vernachlässigen konnte. So richtete selbst das Militär ab den 1890er Jahren eigene Pressestellen ein. Dies war selbstverständlich Teil des Bestrebens, die nach außen gehenden Informationen zu kontrollieren, veränderte gleichzeitig aber auch die Kommunikationsweise mit den Medien. Pressepolitik war ferner auch für Unternehmer, politische Parteien und Institutionen längst zur Selbstverständlichkeit geworden, nicht zuletzt um destabilisierende Effekte krisenhafter Ereignisse wie Unfälle zu entschärfen.²³

Die Nachrichten und die »öffentliche Meinung« wurden also zu einer relevanten Kategorie der politischen Kultur, wobei die Krisenkommunikation unterschiedliche Formen annehmen konnte. Darüber hinaus wurden die Medien zu Ressourcen für die Politik: Berichte über Unfälle waren auch für staatliche Stellen wesentliche Informationsgrundlagen und brachten bestimmte Sicherheitsprobleme erst auf die politische Agenda. Medienberichte über Unfälle dienten also nicht nur der Unterhaltung und Sensation, sondern generierten auch kritische Wissensbestände bzw. machten diese für (Teil-)Öffentlichkeiten verfügbar. Umgekehrt lassen sich die medialen Strukturen und der Journalismus selbst anhand von Unfallereignissen exemplarisch untersuchen. Hier zeigt sich auch, wie wichtig eine sorgfältige Quellenkritik medialer Darstellungen ist, die sowohl die beteiligten Akteure und die Bedingungen des (sich professio-

Political Actors. Transfers and Interactions between Britain and Germany since the late 19th Century, Augsburg 2008.

23 Das Verhältnis von Politik und Medien ist seit einiger Zeit ein sehr dynamisches Feld der Mediengeschichte, vgl. z. B. Ute Daniel: Beziehungsgeschichten. Politik und Medien im 20. Jahrhundert, Hamburg 2018.

nalisierenden) Journalismus berücksichtigt als auch ihre Deutungsmuster kritisch hinterfragt.²⁴

Für die öffentliche und politische Rezeption von Unfällen ist zudem ihre Emotionalisierung entscheidend, das heißt, ob sie etablierte Sicherheitsgefühle stören und ob sie Mitgefühl oder Empörung verursachen. Diese Reaktionen sind schwer zu messen, wurden aber maßgeblich von der medialen Berichterstattung beeinflusst und beeinflussten diese umgekehrt auch. Unfälle gehören zusammen mit Gewaltdelikten, Streiks und politischen Demonstrationen zu denjenigen Ereignissen, die in den Medien des Kaiserreichs intensiv skandalisiert und serialisiert wurden, was in einigen Fällen politisch-weltanschauliche Ziele hatte, gleichzeitig der Unterhaltung diene und damit in der kommerziellen Logik der Massenpresse zu verstehen ist. Die Werbung für Unfallversicherungen auf vielen Titelseiten weist auf die Kombination aus Information, Kommerz und Unterhaltung in modernen Medien hin. Unfälle lösten aber nicht nur mediengenerierte, sondern auch spontane Reaktionen aus: Menschenmassen von Schaulustigen am Unfallort waren die Regel, viele wollten ein Wrackteil oder eine Postkarte als Souvenir. Diese Anziehungskraft von Katastrophen und Verwüstung interpretierte Susan Sontag in den 1960er Jahren als »Ästhetik der Destruktion«.²⁵ Eine solche Faszination für die Schönheit und Entsetzlichkeit von Zerstörung lässt sich auch schon für die Zeit um 1900 feststellen.²⁶

Die Medienöffentlichkeit wurde im hier behandelten Zeitraum fast immer durch eine Versammlungsöffentlichkeit ergänzt. Augenzeugen gaben ihre Beobachtungen an die Presse weiter, Empörung und Entsetzen vor Ort konnten ein Anstoß für kritische Debatten werden. Unfälle mit vielen Todesopfern oder eine Serie von tödlichen Unfällen, ihre Politisierung und die lokale, nationale, internationale Betroffenheit waren Aspekte, die das Potenzial von Unfällen, Sicherheitskonzepte und -gefühle zu erschüttern, steigerten. Durch ihre Medialität und die Emotionalisierung konnten Unfälle zu kollektiven Erfahrungen werden.

24 Zur Entwicklung des Journalistenberufs zur Zeit des Kaiserreichs vgl. Jörg Requate: *Journalismus als Beruf. Entstehung und Entwicklung des Journalistenberufs im 19. Jahrhundert. Deutschland im internationalen Vergleich*, Göttingen 1995.

25 Sontag bezog sich v. a. auf Katastrophenfilme. Susan Sontag: *Kunst und Antikunst. 24 literarische Analysen*, Reinbek b. H. 1964.

26 Vgl. mit Blick auf Naturkatastrophen und einer Vielzahl von Bildern Hannig (Anm. 8), S. 239-278.

Technik, Arbeit und Mobilität

Die Beiträge umfassen die Themenkomplexe Arbeit allgemein, Stahlindustrie- und Bergbau speziell, Militär und Waffen, Luftfahrt/Großtechnik und Verkehr. Das sind Bereiche, die für die Phase der Hochmoderne und des Kaiserreichs gewissermaßen typisch und bekannt sind und um die sich die prominentesten Unfalldebatten in dieser Zeit entwickelten: Arbeitsunfälle erregten im 19. Jahrhundert großes Interesse, denn hier wurde die soziale Frage in zugespitzter Form deutlich. Unfälle dieser Art gab es schon vor der Industrialisierung, aber der vermehrte Einsatz von Maschinen, lange Arbeitstage und monotone Tätigkeiten sowie fehlende oder mangelnde Sicherheitsvorkehrungen ließen Arbeitsunfälle zunehmen. Dabei verweisen Unfälle sowohl auf die unerwünschten Folgen und Schattenseiten der neuen Gesellschaft und waren gleichzeitig Projektionsfläche von Hoffnungen und Anstrengungen auf Besserung.

Dieses Spannungsverhältnis wird besonders deutlich bei Debatten um die neuen und immer schnelleren Mobilitätsmaschinen. Eisenbahn, Straßenbahn, Fahrrad, Automobil sowie Luftschiff und später Flugzeug eröffneten neue Dimensionen der Mobilität und waren mit Faszination und Fortschrittsbegeisterung verbunden.

Mobilität ist ein breites Themenfeld mit viel Potenzial für die Unfallgeschichte, das in diesem Band aber nicht vollständig behandelt werden kann. Die Eisenbahn war das erste Verkehrsmittel, das im 19. Jahrhundert neue Möglichkeiten von Mobilität eröffnete und als faszinierendes Symbol des neuen Zeitalters galt. Die neuartige Geschwindigkeit der Eisenbahn und die durch sie verursachten Unfälle waren aber auch mit Angst vor gesundheitlichen und ökonomischen Schäden verbunden. Der Eisenbahnbetrieb wurde dementsprechend zu einem ersten Bereich, in dem Fragen von Risiko, Verantwortung und Haftung grundlegend neu geregelt wurden. Das preußische Eisenbahngesetz aus dem Jahr 1838 etablierte eine allgemeine Haftung der Eisenbahngesellschaften für alle auftretenden Schäden, auch solche, die nicht durch fehlerhaftes Verhalten verursacht waren, sondern aus der Natur des Betriebs selbst bewirkt wurden. Damit wurde das sonst übliche Beweislastprinzip umgekehrt.²⁷ Die Geschichte der Eisenbahn gehört in der deutschsprachigen Forschung zwar in jede Darstellung zur Industrialisierung, des Verkehrs oder der infrastrukturellen Erschließung.²⁸ Unfälle werden darin aber – von wenigen Ausnahmen

27 Franz-Josef Brüggemeier: *Das unendliche Meer der Lüfte. Luftverschmutzung, Industrialisierung und Risikodebatten im 19. Jahrhundert*, Essen 1996, S. 140-142.

28 Vgl. zuletzt etwa Jäger (Anm. 17), S. 74-82; Hans-Liudger Diemel: *Die Eisenbahn und der europäische Möglichkeitsraum*, in: *Neue Wege in ein neues Europa. Ge-*