

Starre und weniger starre Systeme

Zur politischen Symbolik der Zeppeline im Kaiserreich

VON RÜDIGER HAUDE

Überblick

Die immanent technikgeschichtliche Bedeutung der Starrluftschiffe wird von ihrer symbolischen Bedeutung weit übertroffen. Diese Erkenntnis bezieht sich auch auf die starre Bauweise der Zeppelinschen Erfindung selbst. Das „starre System“ wurde im politischen Diskurs vielfach in Beziehung zu jenen anderen erstarrten Systemen gesetzt, als welche das Regierungssystem des Deutschen Reiches, und insbesondere die Militäradministration wahrgenommen wurden. Die diskursive Bezüglichkeit beider Arten von „Systemen“ aufeinander verstärkte die ohnedies sich anbietende Verwendung des Zeppelinschen Luftschiffs als „Vehikelsymbol“ (Jürgen Link).

Die semantische Stimmigkeit des Starrluftschiffs als Symbol für die deutsche Nation weist noch eine Reihe anderer wichtiger Facetten auf. Seine in einem monumentalen Diskurs verhandelte Größe, die „Majestät“ seiner Erscheinung und Bewegungsart, die nationale Exklusivität des Starrluftschiffprinzips, die Bedienung durch hierarchische Kollektive, seine phallussymbolischen Qualitäten und eben die Idee der (hier als Standfestigkeit bewundernten) Starrheit fügten sich zu einem stimmigen Bild der nationalistischen und militaristischen Herrschaftslegitimation. Zugleich jedoch boten die Einordnung dieser Technologie in den Fortschrittsdiskurs, die partikularistischen Anknüpfungsmöglichkeiten des württembergischen Grafen Zeppelin, und nicht zuletzt die eben auch mit der hypertrophen Größe der Starrluftschiffe gegebene Möglichkeit, sie als groteske, karnevaleske Symbole wahrzunehmen, Möglichkeiten einer oppositionellen Positionierung im Zeppelin-Diskurs. Insgesamt lag so ein überdurchschnittlich dichtes und zugleich hinreichend flexibles Vehikelsymbol vor, das zum Erfolg dieser Technologie entgegen den Interessen der eigentlich zuständigen Entscheidungsinstanzen beitrug.

Abstract

The significance of the Zeppelin airships lies much more in the realm of symbolism than in the realm of technology. In the journalistic discourse of the late German Empire, the “rigid system” of the Zeppelin was frequently compared to the political “rigid system” of the Empire (particularly its military administration). This mutual reference between these systems reinforced the

meaning of the rigid airship as a vehicular symbol for the German nation and the German state. Yet the semantic coherence of this symbolization comprised a number of further, critical aspects: The enormous size of the rigid airship could be conceptualized as “monumental discourse.” Its appearance and its way of moving evoked notions of “majesty.” Furthermore, the rigid airship was an exclusively German technology which had to be handled by hierarchical collectives. Finally, its phallic qualities, plus the very notion of rigidity (admired as “stability”), contributed to a coherent legitimation of the nationalistic and militaristic political system. At the same time, however, the absorption of airship technology into a discourse of progress, and the particular connotations of the Württembergian Count, enabled political actors to position themselves within the Zeppelin discourse in an “oppositional” manner. Furthermore, the vast size of the ships themselves offered the alternative of viewing them as grotesque, carnivalesque, “gargantuan” signs. The Zeppelin therefore constituted an extraordinarily thick, but at the same time sufficiently flexible, vehicular symbol. This symbolism contributed to the success of rigid airship technology, contrary to the intentions of the authorities nominally in charge.

Systeme

Wenn wir von „Systemen“ sprechen, dann meinen wir komplexe Strukturen, die aus interdependenten Elementen zu einem abgegrenzten Ganzen gebildet sind, welches mit seiner Umwelt interagiert. Wird eines der Elemente einer Änderung unterzogen, so hat dies in der Regel Konsequenzen für verschiedene andere Elemente und ihre Beziehungen, für das System als Ganzes und für seine Außenbeziehungen.

Diese allgemeine Begriffsbestimmung von „System“ ist interdisziplinär. Für „große technische Systeme“ hat Thomas P. Hughes ein ganz ähnliches Konzept vorgestellt, wobei er technische Artefakte, Institutionen wie Firmen und Banken, die Rechts- und die Wissenschaftssphäre als Systemkomponenten fasst.¹ Aber unsere System-Definition passt auch auf aggregierte technische Artefakte als solche, wie auch auf soziale Interaktionszusammenhänge im Allgemeinen.

Dies sei vorausgeschickt, nicht weil hier selbst ein systemtheoretischer Ansatz zur Anwendung gelangen wird, sondern um Klarheit über einen Begriff zu erlangen, der einer historischen Diskursanalyse unterzogen werden soll. Vor 100 Jahren, in der Wilhelminischen Epoche, war das umgangssprachliche Konzept von „System“ weniger elaboriert. Im Jahre 1905 definierte *Meyers Großes Konversations-Lexikon* folgendermaßen: „System (griech., ‚das Zusammengestellte‘), jede nach einer gewissen regelrechten Ordnung der Teile erfaßte oder von einem bestimmten Gesichtspunkte gegliederte Ver-

1 Thomas P. Hughes, The Evolution of Large Technological Systems, in: Wiebe E. Bijker u.a. (Hg.), The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology, Cambridge, MA u. London 1987, S. 51–82, hier S. 51.

einigung zusammengehörender Einzelheiten zu einem Ganzen.“² Auch auf diesem Niveau der Begriffsbildung, das nicht auf Interaktion, sondern auf Ordnung abhob, war völlig klar, dass der Begriff auf sehr unterschiedliche Phänomenbereiche anwendbar war. Diese Phänomenbereiche waren dann metaphorisch, im Sinne von Sprachspielen, aufeinander beziehbar. Ein Beispiel für die diskursive Verschränkung technischer und politischer „Systeme“ ist Gegenstand des vorliegenden Beitrags.³

Es geht um starre und um weniger starre Systeme. Auch der System-Begriff selbst hat im Hinblick auf das Kriterium der Flexibilität seine Geschichte. Das „System“ im *Meyer* ist sehr viel statischer (und damit „starrer“) gedacht als jenes in der einleitenden Definition. Trotzdem war den Zeitgenossen im Wilhelminismus bewusst, dass man hier differenzieren musste: Wenn „Starre“ oder „Starrheit“ eine Bewegungsunfähigkeit, Festigkeit oder Steifigkeit meint, eine Unbeugsamkeit oder Widerspenstigkeit, so war klar, dass politische (aber oft auch technische) Systeme unterschiedliche *Grade* davon aufweisen konnten.

Ich möchte die wechselseitige Beeinflussung technischer und politischer Systeme anhand der Technologien lenkbarer Luftfahrt untersuchen, die am Ende der Wilhelminischen Epoche ins Stadium ihrer technischen Verwirklichung traten. Von hier rührt die, fach- und umgangssprachliche, explizite Unterscheidung von „starren“ und „unstarren“ Systemen. Für mein Unterfangen bietet sich ein diskursanalytischer Ansatz an, der sich in drei Schritten vollziehen wird: Zuerst wird das öffentliche Reden in Deutschland über die technischen Luftfahrt-Systeme untersucht, und zwar in der Phase ihrer Implementation unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg; sodann die ausdrückliche Bezüglichkeit solchen Redens auf das politische System des deutschen Kaiserreichs. Im dritten Schritt erinnere ich daran, dass der Diskurs, der hier untersucht wird, selbst ein systemisches Phänomen darstellt, das die funktionalen und symbolischen Beziehungen zwischen Technik und Politik vermittelt. Dieser Systemcharakter ist den Zeitgenossen freilich noch nicht bewusst gewesen; aber als Diskursanalyse stellt der vorliegende Aufsatz im weitesten Sinne dann doch so etwas wie eine „Systemtheorie“ dar.

Technische Systeme

Im Hinblick auf Technologien war auch in der wilhelminischen Zeit vielfach von „Systemen“ die Rede, die miteinander in Konkurrenz liegen konnten.

- 2 Meyers Großes Konversations-Lexikon, 1905–1909. Studienausgabe Berlin 2005 (Digitale Bibliothek Sonderband), s.v. „System“.
- 3 Die hier vorgetragene Argumentation knüpft an Forschungsergebnisse an, die ich in meiner Habilitationsschrift vorgestellt habe: Rüdiger Haude, *Grenzflüge. Politische Symbolik der Luftfahrt*. Das Beispiel Aachen, Köln 2007. Ich stütze mich vor allem auf die diskursanalytische Auswertung der Berichterstattung über Luftfahrtereignisse in der Tagespresse der Stadt Aachen, die auch jenem Buch zugrunde liegt.

Im Falle der Luftfahrt stellt die Unterscheidung zwischen Aerostatik und Aerodynamik einen wichtigen Aspekt solcher Systemkonkurrenz dar, aber auf diesen fundamentalen Dualismus wurde die Systembegrifflichkeit kaum angewendet. Auch verschiedene Konstruktionsprinzipien der Aeroplantechnik wurden selten als „Systeme“ vorgestellt.⁴ Wenn in den Jahren um 1908 in Deutschland leidenschaftlich über Luftfahrt-Systeme debattiert wurde, dann ging es um einen Kampf zwischen den verschiedenen *aerostatischen* Bauprinzipien, die sich durch die Methoden der Formgebung unterschieden. „Unstarre“ Luftschiffe, wie sie der Major August von Parseval seit 1906 konstruierte, erhielten ihre Hüllenform ausschließlich durch den Überdruck im Ballonkörper. Bei „halbstarren“ Luftschiffen wurde dies durch ein Kielgerüst unterstützt; seit 1907 bauten der Major Hans Groß und der Ingenieur Nikolaus Basenach solche Luftschiffe für das Berliner Luftschiffer-Bataillon. „Starre“ Luftschiffe, wie sie der Graf Zeppelin seit 1900 vorgestellt hatte, basierten auf der Idee, eine Vielzahl von Ballons in einem Gerippe aus Trägern und Streben aufzuhängen, wobei die Formgebung aus der äußeren Besspannung dieses Skeletts resultierte.

Abgesehen von konstruktiv-funktionalen Unterschieden und von den vor allem aus der unterschiedlichen Gestalt resultierenden differenten Symbolisierungspotenzialen waren diese verschiedenen Luftschiff-Systeme über ihre Verfechter mit unterschiedlichen sozialen und symbolischen Kapitalien ausgestattet (um die Terminologie Pierre Bourdieus zu verwenden).⁵ Wichtig ist hier zunächst, dass in den sozialen Netzwerken des preußischen Militärs die Luftschiffkonstrukteure Parseval und Groß fest integriert waren, während Zeppelin seine Luftschiffidee in den 1890er Jahren gerade als Kompensation

- 4 In dem von mir ausgewerteten Korpus von Tageszeitungen ist nur gelegentlich von einem „Blieriotsystem“, vom „Wright’schen System“ oder „System Farman“ die Rede. Die technischen Unterschiede spielen bei diesem personalisierten System-Begriff eine geringe Rolle; vgl. *Echo der Gegenwart*, Nr. 44, (Morgenausgabe), 22.2.1910; *Politisches Tageblatt*, Nr. 191, 3. Blatt, (Morgenausgabe), 17.8.1910; *Echo der Gegenwart*, Nr. 241, 2. Blatt, (Abendausgabe), 13.10.1911. 1908 erwähnte die Presse das von Louis Capazza bei Clément-Bayard projektierte Hybridluftschiff mit einem flachen, linsenförmigen Auftriebskörper als „gemischte[s] System“; vgl. *Politisches Tageblatt*, Nr. 166, 3. Blatt, (Morgenausgabe), 17.7.1908.
- 5 Pierre Bourdieu analysiert in seiner „Sozialtopologie“ die verschiedenen „Sorten von Macht oder Kapital“, die innerhalb der unterschiedlichen „Felder“ der Gesellschaft „im Kurs“ sind und die ineinander konvertiert werden können. Während ökonomisches Kapital der traditionellen Vorstellung von Kapital entspricht, versteht Bourdieu unter „sozialem Kapital“ die verfügbaren sozialen Beziehungen; unter „kulturellem Kapital“ inkorporiertes Wissen, den Besitz von Bildungswerkzeugen wie Büchern sowie Institutionalisierungen wie akademische Titel; unter „symbolischem Kapital“ schließlich die „als legitim anerkannte Form der drei vorgenannten Kapitalien“, also z.B. Prestige; vgl. Gerhard Wayand, Pierre Bourdieu. Das Schweigen der Doxa aufbrechen, in: Peter Imbusch (Hg.), *Macht und Herrschaft. Sozialwissenschaftliche Konzeptionen und Theorien*, Opladen 1998, S. 221–237, hier S. 222f.

seines Ausschlusses aus diesen Netzwerken entwickelt hatte.⁶ Zeppelin hatte dadurch einen entschiedenen Konkurrenznachteil. Gerade dies sollte sich aber als ein Anknüpfungspunkt für die öffentliche Unterstützung des Grafen erweisen.

Anfang 1908 erschien die Konkurrenz zwischen den drei Systemen Beobachtern in Frankreich (wo man sich weitgehend auf halbstarre Luftschiffe festgelegt hatte) als besonderes Manko Deutschlands. Der französische Luftschiffbauer Henri Julliot äußerte sich damals dahingehend,

„Frankreich habe auf dem Gebiete des Luftschiffbaus einen ‚unbestreitbaren und übrigens auch unbestrittenen Vorsprung. So hat man sich in Deutschland noch nicht für eine Wahl unter den drei konkurrierenden Systemen entschieden, die da sind Parseval, Groß und Zeppelin.“⁷

Das ist eine eigentümliche diskursive Konstellation: Der in einem republikanischen Kontext sich äußernde französische Ingenieur wirft der Technikultur im benachbarten Kaiserreich vor, nicht monolithisch genug zu sein! Hier dürfte die militärische Konnotation der Luftschifftechnologie gewirkt haben, die den Gedanken nahelegte, man habe im Angesicht des (potenziellen) Feindes an einem Strang zu ziehen. Mit einer ähnlichen Argumentation verhinderte Wilhelm II. persönlich im Herbst 1908 ein Duell zwischen dem Grafen Zeppelin und dem Major Groß, der öffentlich behauptet hatte, als Erfinder des starren Luftschiff-Systems müsse der österreichisch-ungarische Ingenieur David Schwarz gelten.⁸ Wilhelm untersagte den Ehrenhandel mit dem Argument, Groß und Zeppelin hätten im Kampf um die Eroberung der Luft „als Offiziere vor dem Feind zu gelten – und vor dem Feinde gibt es kein Duell“.⁹

Dass die Systemkonkurrenz zwischen Zeppelin, Groß und Parseval auch im Inland als eine Art Duell wahrgenommen wurde, findet seinen emblematischen Ausdruck in einer Karikatur des *Simplicissimus* vom Juni 1909 (s. Abbildung 1). Graf Zeppelin und Major Groß sitzen rittlings auf ihren jeweiligen (miniaturisierten) Luftschiffen über der Silhouette einer Stadt schwebend. Offenbar haben sie sich soeben frontal gerammt. Der Zeichner Thomas Theodor Heine lässt keinen Zweifel darüber offen, welcher der auf ihren Luftschiffen reitenden Konstrukteure der Sieger dieses „Duells“ sei. Das

- 6 Henry Cord Meyer, Militarismus und Nationalismus in Graf Zeppelins Luftschiff-Idee. Eine Studie zum Thema psychologischer Kompensation, in: Jahrbuch des Zeppelin-Museums Friedrichshafen 1998, S. 29–66.
- 7 O.V., Die Fliegende Taube, Katholisches Volksblatt, Auel, Nr. 1, 4.1.1908.
- 8 Vgl. Haude (wie Anm. 3), S. 262. Vgl. zur polemischen Schärfe der Auseinandersetzung zwischen den Verfechtern der verschiedenen Luftschiff-Systeme a. Hugo Eckener, Graf Zeppelin. Sein Leben nach eigenen Aufzeichnungen und persönlichen Erinnerungen, Essen o.J., S. 247.
- 9 Zit. n. Helmut Reinicke, Deutschland hebt ab. Der Zeppelinkult – Zur Sozialpathologie der Deutschen, Köln 1998, S. 137.



Abb. 1: Technische Kontroversen in der satisfaktionsfähigen Gesellschaft. Quelle: Simplificissimus 14, 1909, S. 172. Foto: © VG Bild-Kunst, Bonn 2009.

halbstarre Luftschiff ist, anscheinend weil ihm die innere Festigkeit des Konkurrenzmodells fehlt, zu einer halbschlaffen Wurst reduziert, und dem Major Groß bleibt nur, in der Bildunterschrift die ungehörige Empirie gegen die immer noch auf seiner Seite stehende Theorie zu schelten: „Na ja, Herr Graf, aber *theoretisch* ist Ihre Sache man doch bloß 'ne Kinderei.“ Immerhin behält der Verlierer des Duells damit das letzte Wort.

Dass Konkurrenz auf dem Gebiet neuer Technologien schädlich sei, wie Julliot behauptet hatte, war aber sachlich kaum stichhaltig. Nur ein halbes Jahr später äußerte dann auch ein anderer französischer Luftschiffkonstrukteur, der Graf Henry de la Vaulx, man müsse „sich offen eingestehen, daß die Deutschen in der Luftschiffahrt die Franzosen weit überflügelt hätten“.¹⁰

Dieser Einschätzungswandel resultierte nun vor allem aus *einem* luftfahrtgeschichtlichen Ereignis: Der Zeppelin LZ 4 hatte inzwischen, am 1. Juli 1908, seine zwölfstündige „Schweizerfahrt“ absolviert. Kein vorheriges aeronautisches Ereignis war so breit und so leidenschaftlich von der nationalen und internationalen Öffentlichkeit aufgenommen worden wie diese erste

¹⁰ Echo der Gegenwart, Nr. 160, 1. Blatt, (Abendausgabe), 10.7.1908. Vier Jahre später zitieren die Blätter die Aussage eines französischen Generals, wonach die französischen Lenkballons gegenüber den deutschen Zeppelin-Luftschiffen „als nicht existent“ angesehen werden könnten; vgl. Aachener Post, Nr. 88, 15.4.1912; Echo der Gegenwart, Nr. 92, (Morgenausgabe), 18.4.1912.

Überquerung einer Staatsgrenze durch ein motorisiertes Luftfahrzeug.¹¹ Vor allem durch diese erfolgreiche Rekordfahrt begann in der deutschen Öffentlichkeit die Identifikation des Zeppelinschen Luftschiffes mit der deutschen Nation, die sich wenige Wochen später, nach der „Katastrophe von Echterdingen“ am 5. August 1908, welcher derselbe LZ 4 zum Opfer fiel, zu einer ausgeprägten, jahrelang anhaltenden Zeppelin-Hysterie auswuchs – einem kollektiven Begeisterungstaukel, der durchaus *auch* regimekritische Züge trug. Diese Zeppelin-Bewegung trotzte der Staatsführung die technikpolitische Entscheidung ab, im Bereich der Militärluftfahrt weitgehend auf das starre System Zeppelins zu setzen.¹²

Dass die Zeppelin-Bewegung im „Wunder von Echterdingen“ gründete, in welches sie die Katastrophe mittels einer kolossalen Spendenkampagne gewendet hatte, konnte bei den vielen nachfolgenden Havarien Zeppelinscher Starrluftschiffe immer wieder zur Aktualisierung der Bewegung genutzt werden. Gleichwohl wurde bei jedem Unfall erneut die System-Frage gestellt. Nach der Katastrophe von Echterdingen meldete sich z.B. Major von Parseval (dessen Prallluftschiffe vom Zeppelin-Lager als „aufgeblasenes System“ bzw. „fliegende Wurst“ apostrophiert wurden)¹³ zu Wort und legte in einem Vortrag im Kölner Gürzenich dar, die Gründe des Unfalls lägen „in dem nur starren System“.¹⁴ Die Kommentatoren der Zeitungen betonten dagegen fast unisono, das Unglück sei „unter keinen Umständen dem starren System des Grafen Zeppelin zur Last zu legen, sondern lediglich dem Walten eines unglückseligen Zufalls“.¹⁵ So wurde es bei jedem späteren Zeppelin-Unfall wiederholt. Es sei denn, die zweite „System-Sphäre“ kam ins Spiel: die Sphäre des *politischen* Systems.

Politische Systeme

Schon beim „Wunder von Echterdingen“ war diese politische Dimension unübersehbar. Die Fahrt, die in die Katastrophe mündete, war als 24-stündige Testfahrt konzipiert gewesen, von der der Ankauf des LZ 4 durch das Heer abhängig gemacht wurde. Der deutschen Öffentlichkeit war noch in frischer Erinnerung, dass der Kriegsminister Karl von Einem im Juli in einem Eklat wieder vom Bodensee abgereist war, als sich die 24-Stunden-Fahrt verzö-

- 11 Vgl. Rüdiger Haude, Überwältigend. Zur politischen Bedeutung der „Schweizerfahrt“ des LZ 4 am 1. Juli 1908, im Druck.
- 12 Vgl. Heinrich Walle, Das Zeppelin-Luftschiff als Schrittmacher militärischer und ziviler technologischer Entwicklungen vom Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart, in: Technikgeschichte 59, 1992, S. 319–340, hier S. 328f.; Karl Clausberg, Zeppelin. Die Geschichte eines unwahrscheinlichen Erfolges, München 1979; Reinicke (wie Anm. 9); Meyer (wie Anm. 6).
- 13 Dies gesteht Eckener (wie Anm. 8), S. 247.
- 14 Aachener Post, Nr. 221, 22.9.1908.
- 15 Politisches Tageblatt, Nr. 185, 2. Blatt, (Vorabendausgabe), 8.8.1908. Vgl. Haude (wie Anm. 3), S. 245, mit weiteren Nachweisen (m.w.N.).

gerte. Der Graf Zeppelin galt nun endgültig, wie zuvor schon in seiner württembergischen Heimat, als Kontrahent der preußischen Arroganz, gegen die der als „Starrkopf“ bewunderte Greis auch sein Luftschiff-System hatte durchsetzen müssen.¹⁶

Als im April 1910 das Militärluftschiff „Z II“ (LZ 5) bei Weilburg an der Lahn zerstört wurde, nachdem es zusammen mit dem Parseval-Luftschiff „P II“ und dem Groß-Basenach-Luftschiff „M I“ zu einer „Reichs-Luftschiff-Parade“ vor dem Kaiser befohlen worden war, druckte die *Frankfurter Zeitung* einen Kommentar, der sich ein polemisches Wortspiel mit dem „System“-Begriff erlaubte:

„Die Zerstörung des Zeppelin-Luftschiffes bedeutet scheinbar einen harten Schlag für die Anhänger des starren Systems. Aber ganz zu Unrecht! Wenn hier ein System zu tadeln ist, so ist es das der *Militärverwaltung*, welche die Parade der Luftschiffe vor dem Kaiser trotz des ungünstigen Wetters und trotz des Abratens der Meteorologen durchsetzte.“¹⁷

Wenn hier ein technisches gegen ein politisches „System“ ausgespielt wird, so ist die Frage der Starrheit kein Unterscheidungskriterium; denn das System der Militärverwaltung wird seinerseits wegen seiner Starrheit, d.i. seiner



Abb. 2: Systemkonkurrenz zwischen Technik und Politik. Quelle: *Simplicissimus* 14, 1909, S. 386

16 Politisches Tageblatt, Nr. 186, 3. Blatt, (Vorabendausgabe), 9.8.1908.

17 Echo der Gegenwart, Nr. 98, (Morgenausgabe), 27.4.1910; Aachener Post, Nr. 95, 26.4.1910; Volksfreund, Nr. 95, 26.4.1908.

Unfähigkeit, auf die vorausgesagte Wetterentwicklung flexibel zu reagieren, getadelt.

Dass die Begeisterung für das starre Luftschiff-System (und für den „starrköpfigen“ Grafen) Kritik am starren politischen System des Wilhelminismus nicht ausschloss, zeigt auch eine weitere Karikatur aus dem *Simplicissimus*, die anlässlich des ersten Berlinbesuchs durch ein Zeppelin-Luftschiff, LZ 6, am 29. August 1909 veröffentlicht wurde (s. Abbildung 2). Man sieht auf der von Wilhelm Schulz besorgten Zeichnung das Heck eines Zeppelin-Luftschiffes über einer unabsehbaren Menschenmenge schweben. Am Boden steht in der Mitte eines von den Massen freigehaltenen Kreises der an seinem Adlerhelm erkennbare Kaiser Wilhelm II., umgeben von fünf Hofschranzen, die tiefe Bücklinge vor ihm machen und dadurch als einzige das Luftschiff nicht sehen. Die Bildunterschrift lautet: „Ganz Berlin hat Zeppelin gesehen – außer einigen Herren, die gerade die günstigsten Plätze hatten.“ Die Karikatur trägt den Titel: „Das starre System“.

Dass der Kaiser Bestandteil des gescholtenen „starren Systems“ ist, ist in der zeichnerischen Komposition implizit enthalten. In derselben Nummer des *Simplicissimus* nahm Edgar Steiger in einem sarkastischen Gedicht Bezug auf eine Havarie, die der LZ 6 auf seiner Rückfahrt von Berlin erlitten hatte: Ein Propeller war gebrochen und hatte die Luftschiffhülle durchschlagen. Steiger dichtete darauf unter der Überschrift „S.M. befiehlt“ unter anderem:

„S.M. befiehlt. Zum Zeitverlieren
Hat man da wahrlich keine Zeit.
Wozu das Ding erst ausprobieren?
Schon sechs Uhr! Und Berlin ist weit
[...]
S.M. befiehlt. Die Flügelschraube
Schlug diesmal wirklich niemand tot.
Und frommer Untertanenglaube
Färbt aller Wangen freudenrot“.¹⁸

„Seiner Majestät“ ist damit die Verantwortung für den – glimpflich ausgegangenen – Unfall direkt zugeschrieben.

Auch beim LZ 5-Unglück wurde eine solche Kritik geübt, allerdings nur zwischen den Zeilen, etwa wenn es hieß:

„Der Kaiser würde, so zweifeln wir nicht, auf ernstliche Vorstellungen seines Generals von der Parade Abstand genommen haben. Hat dieser solche nicht gewagt, war für ihn ein Wunsch unumstößlicher Befehl, so können wir das nur als Ausdruck eines Byzantinismus ansprechen, den wir sehr bedauern müssen.“¹⁹

18 *Simplicissimus* 14, 1909, S. 403.

19 Politisches Tageblatt, Nr. 100, 3. Blatt, (Morgenausgabe), 29.4.1910.

Zum Topos des „Byzantinismus“ gehörte in der wilhelminischen Zeit neben dem Despotismus des Herrschers und der Servilität seiner Umgebung auch das starrsinnige Festhalten an überholten Formen – ein sklerotisierter Institutionalismus. Es handelte sich um ein – auch in der gegenseitigen Blockade von Hof, Reichsregierung, Reichstag, Bundesrat und Ländern – *erstarrtes* politisches System, das in wachsenden Widerspruch zu den rasanten kulturellen Dynamiken geriet.²⁰ Wilhelm II. selbst, gleichermaßen vom technischen Fortschritt und von einem idealisierten Mittelalter fasziniert, verkörperte diese Widersprüchlichkeit der Epoche kongenial.

In der deutschen Presse der Jahre vor dem Ersten Weltkrieg lassen sich also zwei gegensätzliche Denkfiguren finden, die sich mit dem Begriff eines „starren Systems“ verbinden. Einerseits steht die Starre bzw. Erstarrung als Synonym für Immobilität, für die Verhinderung eines als notwendig erachteten innenpolitischen Wandels. Andererseits bewundert man Starrheit als Festigkeit eines Systems, das, im Ganzen beweglich, als mit besonderer Wucht oder Durchsetzungskraft ausgestattet betrachtet wird. Das gilt durchaus auch für die Sphäre der politischen Auseinandersetzungen: Das in Abbildung 1 dargestellte „Duell“ beschreibt ja nicht eine rein technikimmanente Kontroverse, sondern einen technikpolitischen Konflikt, der sowohl persönliche Interessenlagen und Animositäten, als auch die Frontstellung zwischen dem offiziellen militärischen System und einem Außenseiter umfasst. Das Beharren des Major Groß auf der „theoretischen“ Richtigkeit seines vermeintlich empirisch widerlegten „Systems“ bezeichnet eine für das preußische Militär typische „Starrheit“ – so ist ein Teil der Semantik dieser Karikatur zu entschlüsseln. Es ist eine defensive, eine ortsfeste Starrheit, die angeklagt wird.

Die Starrheit des Grafen Zeppelin (und seines Luftschiffs) hat demgegenüber einen ausgeprägt dynamischen Akzent. Es geht um die Vorstellung des ‚Durchdringens‘. Dies zeigt sich auch in jenem Gedicht, das ein Bewohner Göppingens an Zeppelin schickte, als Beilage eines Nussknackers, den er aus dem Holz jenes Birnbaums geschnitzt hatte, mit dem der LZ 5 am 31. Mai 1909 kollidiert war. Das Gedicht lautet:

„Dem Helden, aller Deutschen Stolz,
Den jeder lieben muß,
Dem hat dies harte Birnenholz
Bereitet viel Verdruß.
Doch ihm zu Nutz ward aufbewahrt
Des Unglücksbaumes Rest,
Sein Holz ist wie des Helden Art,
So starr, so hart, so fest.
Wo mancher schon umsonst geschwitzt,

20 Haude (wie Anm. 3), S. 57–66, m.w.N.

Dringt er doch durch zum Schluß,
Er ist aus här'tstem Holz geschnitzt,
Er knackt die här'tste Nuß.²¹

Für diesen Dynamismus des ‚Durchdringens‘ gab es am Beginn des 20. Jahrhunderts in der technischen Sphäre kein geeigneteres Exempel als die „Systeme“ der Luftfahrt, mit denen man in eine ganz neue Dimension ‚eindringen‘ konnte und die anscheinend alle Grenzen obsolet machten. An dieser vor allem symbolischen Qualität partizipierte auch das „starre System“ Zepelins in den Jahren um 1910.

Diese relativ enge zeitliche Zuschreibung ist wichtig, denn die technische Entwicklung war in der Moderne ja ihrerseits durch eine enorme Dynamisierung gekennzeichnet. Dem entspricht auch eine Dynamik in jener Sphäre, die unsere dritte Untersuchungsebene starrer und weniger starrer Systeme ausmacht: der Sphäre der *Diskurse*.

Symbol-Systeme

Eine Definition des Begriffs „Diskurs“ fasst ihn als „Fluss von ‚sozialen Wissensvorräten‘ durch die Zeit“;²² dieses Fluide macht Diskurse a priori zu ‚weniger starren Systemen‘. Charakteristisch für die wilhelminische Epoche ist die Differenzierung, das Ausfransen jenes gesellschaftlichen Flusses in Spezialdiskurse. In dieser Zeit entfaltete sich daher, was Jürgen Link „Interdiskurs“ genannt hat: eine diskursive Prozessstruktur, in der Erfahrungen kulturell verallgemeinert werden, die im Rahmen von Spezialdiskursen erwachsen.²³ Die wichtigste interdiskursive Institution war dabei der Journalismus, ein besonders ‚unstarres System‘ auch deshalb, weil die deutsche Zeitungslandschaft der wilhelminischen Zeit recht pluralistisch und in der Tat relativ unbehelligt von staatlicher Gängelung war. Für die dort sich vollziehende kollektive Sinnstiftung waren besonders wichtig die von Link so genannten „Kollektivsymbole“, die deshalb so heißen, weil sie einen kollektiven Produzenten und Träger haben, aber auch, weil sie diese Kollektive selbst symbolisieren, allen voran: die Nation. Besonders geeignet sind für diesen Zweck „Vehikelsymbole“ (uns allen vertraut z.B. das Boot, in dem wir alle sitzen, und das zuweilen voll sein soll, wenn es um die Aufnahme von Flüchtlingen geht). Vehikelsymbole empfangen ihre Bildhaftigkeit von beweglichen technischen Körpern; wir haben es hier also mit der diskursiven Verschränkung von technischen und politisch-sozialen Phänomenen zu tun. Der Gegenstand des vorigen Abschnitts ist ein Beispiel hierfür; seine

21 Echo der Gegenwart, Nr. 237, 3. Blatt, (Abendausgabe), 9.10.1909.

22 Siegfried Jäger, Kritische Diskursanalyse, Duisburg 1999, S. 23.

23 Jürgen Link, Über ein Modell synchroner Systeme von Kollektivsymbolen sowie seine Rolle bei der Diskurs-Konstitution, in: ders. u. Wulf Wülfing (Hg.), Bewegung und Stillstand in Metaphern und Mythen. Fallstudien zum Verhältnis von elementarem Wissen und Literatur im 19. Jahrhundert, Stuttgart 1984, S. 63–92.

Besonderheit liegt nur darin, dass die Systemhaftigkeit beider Bereiche explizit gemacht wurde.

Um erfolgreich zu sein, muss ein solches Symbol über eine gewisse Ambivalenz verfügen, damit sich verschiedene Erfahrungen und Interessen darin widerspiegeln können und es sich auch einer sich wandelnden gesellschaftlichen Wirklichkeit anpassen kann. Darum kann es in der Symbolsemantik aber auch zu ungeplanten Nebenwirkungen und Rückkoppelungen kommen.

Untersuchen wir im Folgenden anhand von sieben Aspekten, ob das Vehikelsymbol „Zeppelin“, obwohl sein technisches Substrat ein starres System war, diese Geschmeidigkeit der Symbolisierungseffekte verkörpern konnte.

Die wichtigste Qualität eines Zeppelin-Luftschiffes, an welche symbolisch angeknüpft wurde, war dessen schiere *Größe*. Schon der erste Zeppelin im Jahre 1900 wies eine Länge von 128 Metern auf – eine auch für Luftschiffe außerordentliche Zahl. Spätere Vorkriegszeppeline steigerten diese Dimension noch bis auf 158 Meter. Diese Fahrzeuge verkörperten dadurch, was Jan Assmann für den Bereich der Architektur als „monumentalen Diskurs“ analysiert hat.²⁴ Monumentale Bauwerke verkörpern eine Idee und ein Kollektiv, das sich diese als Leitidee zu Eigen macht. Aber im politischen Sinn kann nicht jede Idee sich in solchen Gebilden widerspiegeln: Der monumentale Diskurs ist immer ein Diskurs gesteigerter Herrschaft. Zeppelins Luftschiffe stellten fliegende Herrschaftsarchitektur dar. Dass die Menschen sich beim Anblick eines Zeppelin-Kolosses klein vorkamen, zugleich aber als Angehörige des symbolisierten Kollektivs Größe und „Erhabenheit“ verspürten, wird in der zeitgenössischen Presseberichterstattung immer wieder verdeutlicht.²⁵

Im Interdiskurs verbindet sich mit dem Phänomen der Größe eines Zeppelin-Luftschiffes regelmäßig die Konstatierung seiner *Majestät*. Damit wurde dieses technische System diskursiv an die monarchische Struktur des politischen Systems angeknüpft. Zeppeline waren, vermittelt auch durch die Figur des Grafen, aristokratische Luftfahrzeuge, ganz anders als die eher bürgerlich konnotierten Aeroplane. Auch hierdurch wurde der Aspekt der symbolischen Herrschaftslegitimation gestärkt.²⁶

Unstarre und halbstarre Luftschiffe wurden in vielen Ländern gebaut und nicht selten auch an das Militär anderer Staaten verkauft. Das Prinzip des Starrluftschiffs war hingegen (bis zur Erstfahrt des französischen „Spiess“ im April 1913, einer erfolglosen Zeppelin-Kopie) eine *exklusiv deutsche* Angelegenheit. Dies trug mindestens bis zum Ende des Ersten Weltkriegs dazu bei, das starre Luftschiff-System als das „nationale“ zu betrachten. Zur

24 Jan Assmann, Stein und Zeit. Das „monumentale“ Gedächtnis der altägyptischen Kultur, in: ders. u. Tonio Hölscher (Hg.), Kultur und Gedächtnis, Frankfurt a.M. 1988, S. 87–114.

25 Haude (wie Anm. 3), S. 313–321, m.w.N.

26 Ebd., S. 260–263, m.w.N.

Blütezeit der Zeppelin-Hysterie äußerte sich die feste symbolische Verknüpfung zwischen Deutschland und den Zeppelin-Luftschiffen darin, dass bei Zeppelin-Überfahrten die Menschen nahezu ritualisiert das „Deutschlandlied“ anstimmten, mit den topologisch einleuchtenden Textzeilen beginnend: „Deutschland, Deutschland über alles“.²⁷ Wenn der erste auf einen Namen getaufte Zeppelin, LZ 7 „Deutschland“, durch diesen Namen 1910 die symbolische Verknüpfung mit der Nation herstellte, so machte er nur explizit, was im Interdiskurs seit 1908 für Zeppelins Starrluftschiffe selbstverständlich war.

Ein Starrluftschiff war ein perfektes Vehikelsymbol, insofern zu seiner Bedienung stets größere *Kollektive* sinnfällig nötig waren. Das betrifft die Zustände an Bord ebenso wie die umfangreichen Hilfsmannschaften, die am Boden bei Start und Landung assistieren mussten. Dass es sich um hierarchisch geordnete Kollektive handelte, verkörperte wiederum die Evidenz der Herrschaftsstruktur im Staate (ganz analog zur bekannten Staatsschiff-Metapher).

Die *Starrheit* des Zeppelinschen Systems konnte, wie im vorigen Abschnitt bereits ausgeführt, auf die menschlichen bzw. sozialen Eigenschaften der Beharrlichkeit und des Durchhaltevermögens bezogen werden: zunächst des Grafen Zeppelin selbst, sodann aber auch im Sinne einer deutschen Nationaltugend. Es fällt in der frühen Presseberichterstattung über Zeppelinsche Luftschiffe auf, dass häufig (und etwas kontraempirisch) auf die „vollkommene Stabilität und Sicherheit“ des Fahrzeugs verwiesen wird, zwei Begriffe, die auch im Hinblick auf politische Systeme wichtig waren. Der deutschen Außenpolitik war solche Berechenbarkeit zwischen Marokkokrisen und Daily-Telegraph-Affäre abhanden gekommen; in der behaupteten Stabilität des Nationalsymbols Zeppelin äußerte sich hier ein unabgeholtenes Ideal.²⁸

Eine äußerst wirkmächtige Symboldimension der Starrluftschiffe stellt, wie zuerst Karl Clausberg gezeigt hat, ihre Qualität als *Phallussymbol* par excellence dar. Sigmund Freud hat dies anhand des Auftretens von Luftschiffen, insbesondere Zeppelin, als Traumsymbolen sogleich erkannt. Nun ist der symbolische Phallus, der in der Antike häufig geflügelt abgebildet wurde, von jeher ein Zeichen für unumschränkte Macht gewesen. Zusammen mit den anderen, bereits genannten Symboldimensionen verdichtet sich also das Starrluftschiff als interdiskursives „Kollektivsymbol“ zu dem, was Clausberg zu Recht „Staatsphallus“ getauft hat. Die konsequente diskursive Verdeckung der (in Wahrheit nicht unerheblichen) Rolle, welche Frauen in der Zeppelin-Bewegung spielten, ist ein flankierender Effekt dieser Symbolgenese.²⁹

27 Ebd., S. 238–243, m.w.N.

28 Ebd., S. 260, m.w.N.

29 Sigmund Freud, Studienausgabe, Frankfurt a.M. 1982, Bd. 2, S. 347 und S. 351f.; Jean Laplanche u. Jean-Bertrand Pontalis, Das Vokabular der Psychoanalyse, Frankfurt a.M. 1973, Bd. 2, S. 385–388, s.v. „Phallus“; Clausberg (wie Anm. 12), S. 119–122; Haude (wie Anm. 3), S. 304–312, m.w.N.

Eine Reihe konstruktiver Aspekte der Starrluftschiffe können zu deren symbolischer Wirkung als nationalistische Vehikelsymbole beigetragen haben; doch ist beim derzeitigen Forschungsstand der Nachweis hier allenfalls indizienweise zu führen. Hierzu gehört die Allegorisierbarkeit der Verbundstruktur der Auftriebskörper mit dem föderalen Aufbau des deutschen Staates; die Bezüglichkeit des formgebenden Gerüsts auf die außenzwanggeleitete Persönlichkeitsstruktur der Untertanen im Wilhelminismus; die begriffliche Entsprechung, wonach die, vor allem aristokratischen, sozialen Trägergruppen der *aerostatischen* Luftfahrt-Systeme eher für politische Statik standen (während die primär bürgerlichen Trägergruppen *aerodynamischer* Luftfahrt-Systeme eher die gesellschaftliche Dynamik verkörperten).³⁰ In diesem Zusammenhang ist auch die Vorliebe des deutschen politischen Diskurses für Metallmetaphern, wie z.B. im Bild des „Eisernen Kanzlers“ Bismarck, auf den Graf Zeppelin in den Zeitungen fortwährend bezogen wurde. Zwar ist es richtig, dass die Symbolizität des Aluminiums, aus dem die Gerüste der frühen Zeppelin-Luftschiffe konstruiert waren, zu Beginn des 20. Jahrhunderts vor allem auf dessen Modernität und Leichtigkeit fokussierte und deswegen zu jener des Eisens eher in einem Kontrast stand,³¹ dennoch gingen gerade militärische Konnotationen von Eisen über die Begriffe des Gerüsts und der Festigkeit in die Symbolizität der Zeppeline ein. Dies zeigt sich nicht zuletzt in der massenhaft an den Grafen gesandten Populärlyrik; so wenn eine Brandenburger Stiftsdame nach ihrer Zeppelin-Sichtung reimt:

„[...] Zog durch die Wolken ein Segler daher,
Gepanzert, gerüstet zu schneidiger Wehr“.³²

Anlässlich der wirkungsgeschichtlich so zentralen „Schweizerfahrt“ hatte der Schriftsteller Emil Sandt, der an ihr als Passagier teilnahm, das „stahlharte Gesicht des Grafen Zeppelin“ betont,³³ bei der wechselseitigen symbolischen Verweisung zwischen dem starren Luftschiff und dem „Starrkopf“ Zeppelin trug dies zur Rezeption der Materialität der Aerostaten zweifellos bei.

Bis hierher zeigt sich ein Symbolisierungspotenzial der Zeppelinschen Starrluftschiffe, das sich als homogenes Modell formulieren ließe. Diese Luftschiffe waren als Verkörperung des deutschen Staates und der unter diesem sich formierenden Nation zu lesen. Dieses Gebilde „Deutschland“ hatte

30 Haude (wie Anm. 3), S. 248ff. und S. 264, m.w.N.

31 Vgl. Eric Schatzberg, *Symbolic Culture and Technological Change: The Cultural History of Aluminum as an Industrial Material*, in: *Enterprise & Society* 4, 2003, S. 226–271; Helmut Maier, *Leichter als Krupp-Stahl? Zur „Material Culture“ des Aluminiums seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*, in: Torsten Meyer u. Marcus Popplow (Hg.), *Technik, Arbeit und Umwelt in der Geschichte. Günter Bayerl zum 60. Geburtstag*, Münster 2006, S. 265–279.

32 Karl Clausberg, *Zeppelin über alles. Begeisterung in Worten und Bildern*, in: „Baden-Württemberg“, Sonderausgabe 35/1988, *Von Friedrichshafen in die Welt. 150 Jahre Ferdinand Graf von Zeppelin*, S. 56–61, hier S. 58.

33 Zit. n. *Aachener Post*, Nr. 156, 2. Blatt, 8.7.1908.

eine dezidiert militaristische Ausprägung und bezog seine Identität aus Bildern, die eine mittelalterliche Welt ritterlicher Männlichkeit evozierten.

Zeppeline waren aber Vehikelsymbole im Sinne Jürgen Links auch insofern, als sie abweichenden Diskurspositionen die Möglichkeit gaben, sich auf sie zu beziehen. Auf drei Aspekte dieser ‚oppositionellen‘ Symbolverwendung soll hier noch hingewiesen werden.

Obwohl der Graf Zeppelin ein deutscher Nationalist war, war er auch württembergischer Patriot. Als solcher hatte er sich seit 1890 die preußische Militärführung zum Gegner gemacht, und seine Luftschiffidee, die der Kompensation des Abbruchs seiner Offizierslaufbahn diene, war in Berlin stets auf Widerstand gestoßen. Zumindest in Süddeutschland trug deshalb auch ein *partikularistisches* Motiv zur frühen Zeppelin-Begeisterung bei: der Wunsch, es den dominanten und als arrogant eingeschätzten Preußen ‚einmal zu zeigen‘. Auch in den Zeitungen im Rheinland lässt sich beobachten, dass die Zeppelin-Bewegung mit einer Aversion zumindest gegen die Metropole Berlin verknüpft wurde.³⁴

Überdies wurde der Graf Zeppelin als „Bezwinger der Elemente“ gefeiert, ein Epitheton, das auch auf andere Pioniere der Luftfahrt angewendet wurde. Zeppelin und seine Starrluftschiffe wurden damit dem *Fortschritts*-diskurs subsumiert. Auch die Symbolik der Materialität Zeppelinscher Starrluftschiffe wirkte durch die Modernitätskonnotationen des Aluminiums in diese Richtung. Die parteipolitischen Positionierungen gegenüber dieser Technologie widersprachen daher teilweise der nationalistisch-militaristisch-aristokratischen Hauptlinie der Symbolizität der Starrluftschiffe: Während konservative Agrarier skeptisch darauf verweisen konnten, Deutschlands Zukunft liege nicht in der Luft, sondern „auf dem gewachsenen Boden“, konnten liberale Blätter schreiben, im „Rauschen der Zeppelinschen Propeller“ kündige sich eine „Welle von Liberalismus“ an; und in (vor allem süddeutschen) SPD-Zeitungen war 1908 zu lesen, das Luftschiff Zeppelins sei „ein gewaltiger Schritt zum Sozialismus“, und der Zeppelin verkörpere geradezu „das große humanitäre Ideal der internationalen Sozialdemokratie“.³⁵

Die vielleicht wichtigste Gegenströmung, die das Starrluftschiff als Symbol hervorrief, resultierte wiederum aus seiner sinnfälligsten Eigenschaft: der schieren Größe. Wirkte diese im „monumentalen Diskurs“ herrschaftslegitimatorisch, so konnte sie auch ‚andersherum‘ gelesen werden. In Echterdingen hatte sich am 5. August 1908 vor der Katastrophe kein Schauer vor dem Erhabenen eingestellt, sondern, gemäß einem Bericht der *Kölnischen Zeitung*, ein „fröhliches Leben“: „In Scharen kommen die Liliputaner heran, sich das Ungeheuer anzusehen“.³⁶ Ich nenne diese Rezeptionsweise den *grotesken* Diskurs; die Hypertrophie des starren Systems führt hier nicht zu Ein-

34 Haude (wie Anm. 3), S. 252–258, m.w.N.

35 Ebd., S. 265–271, S. 341, m.w.N.

36 Zit. n. Politisches Tageblatt, Nr. 185, 1. Blatt (Vorabendausgabe), 8.8.1908.

schüchtern, sondern als „positive Hyperbolik“ im Sinne Michail Bachtins³⁷ zur Entstehung einer karnevalesken „Lachkultur“. Von Zeppelinüberfahrten und -landungen in den Jahren ab 1908 ist immer wieder solch eine fröhliche Festlichkeit vermeldet worden, die sich mit Akten spontaner Gehorsamsverweigerung verband. Schüler liefen aus den Schulen, Arbeiter aus den Fabriken, Polizei- und Militärkordone wurden durchbrochen, usw. Das riesenhafte „Ungeheuer“ konnte also im Sinne des herrschaftlichen „Leviathan“ Thomas Hobbes‘ ebenso fungieren wie im Sinne des grotesk-subversiven „Gargantua“ François Rabelais‘ – und beides konnte von einem Augenblick auf den nächsten ins andere umschlagen.³⁸ Die von den Verwaltern der kulturellen Hegemonie in Deutschland gewünschte Berechenbarkeit (Starrheit) des diskursiven Symbol-Systems wurde nur sehr unvollständig erreicht.

Resümee

Es ist dieses polyvalente (wenn auch keineswegs beliebige) Symbolpotenzial, das die zwischen biederer Untertanenmentalität und technischer Aufbruchstimmung schwankenden Bürger ebenso wie die zwischen proletarischem Internationalismus und nationalkultureller Teilhabe unentschiedenen Arbeiter in Deutschland zu einer selbstorganisierten Massenbewegung einte, die dem politischen Institutionensystem eine technikpolitische Weichenstellung abtrotzte, wie dies kein zweites Mal im 20. Jahrhundert gelang: die luftfahrt-politische Weichenstellung zugunsten der Starrluftschiffe.

Hier interagierten verschiedene „Systeme“ in einer paradoxen Konstellation: Die preußische Militärverwaltung, welche unstarre und halbstarre Luftschiff-Systeme protegiert hatte, unterlag einer diffusen, diskurs-induzierten Massenbewegung, die für das starre Luftschiff-System Zeppelins stritt. Ein weniger starres System hatte also ein starrereres überwunden, um ein starres System gegen weniger starre Systeme durchzusetzen.

Anschrift des Verfassers: PD Dr. Rüdiger Haude, RWTH Aachen, Historisches Institut, Lehrstuhl für Neuere und Neueste Geschichte, Theaterplatz 14, 52056 Aachen, E-Mail: Ruediger.Haude@rwth-aachen.de

37 Michail Bachtin, Rabelais und seine Welt. Volkskultur als Gegenkultur, Frankfurt a.M. 1987.

38 Haude (wie Anm. 3), S. 322–332, m.w.N.