

Klaus Bartels

Der Eisenbahnattentäter als Sexualverbrecher

Über Konfabulation im kriminologischen Diskurs

The Train Wrecker as Sex Offender

On Confabulation in the Criminological Discourse

Um 1900 wurde eine signifikant große Anzahl von Kindern und Jugendlichen in Deutschland wegen vorsätzlicher Eisenbahntransportgefährdung auffällig. Als Motiv der neuen Tätergruppe entdeckte Erich Wulffen das „Eisenbahnunglück“-Spiel. In Einzelfällen könne der sexuell motivierte sadistische Zerstörungstrieb, der dem Entgleisenlassen von Spielzeugeisenbahnen zugrunde liege, auf die Wirklichkeit überspringen. Dieses narrative Konstrukt festigte sich während der Weimarer Republik und kulminierte in der Erzählung vom Massenmörder Sylvester Matuschka, der seine Wollust durch Eisenbahnanschläge befriedigte.

Schlüsselwörter: gefährliches Individuum, Kinderspiele, psychopathische Persönlichkeit, Trauma

Around 1900, there was a significant increase in the number of train crashes caused by children and adolescents in Germany. German criminologist Erich Wulffen identified the children's game „railroad accident“ as a possible source of this crime. The derailing of toy trains may, at least in some cases, have led to the derailing of real trains. In both cases, the derailing of trains can be seen as the expression of a sexually motivated and sadistic destruction drive. This narrative construction was consolidated in the Weimar Republic and culminated in the story of mass murderer Sylvestre Matushka who derived sadistic sexual pleasure from causing train crashes.

Keywords: children's games, dangerous individual, psychopathic personality, traumatic experience

Das Konstrukt „Eisenbahnattentäter“

Zu Beginn der Eisenbahnära rechneten viele Fachleute mit massenhaften Anschlägen auf die Anlagen des neuen Verkehrssystems durch enteignete

Grundbesitzer oder empörte Anwohner, die ungefragt Schmutz und Lärm ausgesetzt worden waren. Der deutsche Eisenbahnsicherheitspionier Max Maria von Weber¹ führte die unerwartet friedliche Haltung der Bevölkerung zurück auf den „Culturzustand der Völker“ und den „Charakter nordischer Nationen“. Die wenigen dennoch vorkommenden Anschläge entsprangen nach seiner Meinung der Rachsucht „von bestraften und entlassenen Beamten, oder deren Angehörigen“ (von Weber 1854: 224f.). Noch 1908 gab der Jurist, Kriminalpsychologe, Staatsanwalt und Gelegenheitsromancier Erich Wulffen in der *Psychologie des Verbrechers* „Rache“ als Hauptmotiv für Bahnfrevler an, sofern es sich nicht um „Dummenjungenstreiche“ oder Anschläge aus politischen oder materiellen Beweggründen handelte (Wulffen 1908, Bd. 2: 467). Zwei Jahre später führte er in *Der Sexualverbrecher* (1910) ein völlig neues Motiv ein. Er behauptete, dass Bahnfrevel bei Jugendlichen häufig der Befriedigung ihrer „Wollust“ und ihres sadistischen Zerstörungstriebes diene (Wulffen 1910: 353).

Als „empirischen“ Beleg zitierte Wulffen den „Fall“ eines Knaben, der wiederholt die Spielzeugeisenbahn seines Bruders hatte entgleisen lassen. Die Nacherzählung dieses Falles orientierte sich an literarischen Lustmordmodellen insbesondere der französischen Romanproduktion des ausgehenden 19. Jahrhunderts, deren wissenschaftlichen Rang Wulffen in seinem *Sexualspiegel von Kunst und Verbrechen* (1928) unterstrich (Wulffen 1928: 230). Gemeint war außer Maupassants fiktivem Serienmördertagebuch *Un fou* (1893) vor allem Emile Zolas Eisenbahnreißer *La Bête humaine* aus dem Jahr 1890 und dessen Held, der Lokführer und Lustmörder Jacques Lantier. Wulfpens Konstrukt eines wollüstigen Eisenbahnattentäters beruhte größtenteils auf einer literarischen Fiktion.² Das ist nicht kritisch zu bewerten, denn die von Wulffen ausführlich paraphrasierten und kommentierten fiktionalen Texte Maupassants und Zolas setzten sich wesentlich differenzierter mit dem Problem „Lustmord“ auseinander als die zeitgenössische Kriminologie (Lindner 1999: 279).³

1 Max Maria von Weber war der Sohn des Komponisten Carl Maria von Weber. Er hatte das Lokführer-Patent erworben. In den 1860er Jahren war er Direktor der sächsischen Staatsbahnen.

2 Umgekehrt verschmähte Wulffen es nicht, kriminalpsychologische Probleme literarisch zu behandeln. Sein zuerst 1917 erschienener Roman *Der Mann mit den sieben Masken* ist sowohl ein Roman über Hochstapelei (angelehnt an den Fall des rumänischen Hochstaplers Georges Manolescu) als auch über die Abgründe der Verbrecherseele, die der Roman-Staatsanwalt Doktor Sperl zu erkunden versucht. Als er daran scheitert, begeht er Selbstmord. Vgl. hierzu ausführlich Ort 2002.

3 Richard von Krafft-Ebings mehrfach aufgelegter, zuerst 1886 erschienener Bestseller *Psychopathia sexualis* versammelte unter der Rubrik „Lustmord“ ohne tieferes psychologisches Interesse die blutrünstigen „Stellen“ aus Berichten über bekannte Figuren der Kriminalgeschichte (z.B. über den Mädchenmörder Andreas Bichel, den Schlitzer Vacher und den Serienmörder Verzeni) und vermied so „die Auseinander-

Wulfens Verwertung erzählender Literatur als Quelle kriminologischen Wissens war nicht neu. Zwischen Cesare Lombrosos Konzeption des Verbrechers und der Figur des Vampirs in Bram Stokers *Dracula* (1897) beispielsweise lassen sich mannigfache Wechselwirkungen feststellen (Andriopoulos 2004). Zola bediente sich seinerseits bei Lombroso (Andriopoulos 1996). Die Zola-Tradition ist noch bei Mark Seltzer nachweisbar. In seiner Monographie über *Serial Killers* (1998) dient ihm Zolas fiktiver Lokführer als Präfiguration des österreichisch-ungarischen Eisenbahnattentäters Sylvester Matuschka, dem es nach drei missglückten Attentaten in der Nacht vom 12. zum 13. September 1931 gelang, den Schnellzug von Budapest nach Wien auf dem Viadukt von Biatorbágy in die Luft zu sprengen, angeblich aus Wollust. Mindestens zweiundzwanzig Passagiere fanden den Tod.⁴ Nun ist Lantier durchaus kein Eisenbahnattentäter. Das einzige Eisenbahnattentat in *La Bête humaine* verübt die von Lantier verschmähte Flore. Und bei dem sexuellen Motiv Matuschkas handelt es sich um ein untergeschobenes Motiv. Matuschka wurde keineswegs als Sexualverbrecher verurteilt. Seltzer ist das Opfer einer kriminologischen Konfabulation geworden. Im Fall Matuschka wuchsen literarische, zivilrechtliche, gerichtsmedizinisch-prognosometrische, psychiatrische und kriminologische Spezialdiskurse zu einer konfliktreichen Gesamterzählung über einen psychopathischen Sexualverbrecher zusammen. Nachfolgend werde ich versuchen, die an dieser Konfabulation beteiligten, ineinander verschlungenen Diskurse zu entflechten und fiktionale, am *La Bête humaine*-Narrative orientierte Strategien kriminologischer Wissensbildung offen zu legen.

Das gefährliche Individuum

Die Anziehungskraft von *La Bête humaine* für Kriminologen ergibt sich aus dem Umstand, dass Zola vor dem Hintergrund von Eisenbahnunfall, Verbrechen und Sexualität eine Figur modellierte, die im Prinzip alle jene Züge aufwies, die nach Michel Foucault das *gefährliche Individuum* ausmachten. Für Seltzer sind sowohl Lantier als auch Matuschka *gefährliche Individuen* im Sinne Foucaults (Seltzer 1998: 30f.). Ausgangspunkt für das Konzept des *gefährlichen Individuums* war das In-Kraft-Treten von Haftpflichtgesetzen (1864 in England, 1871 in Deutschland). Danach haftete der Betreiber eines Transportunternehmens ohne Zurechnung einer Schuld allein aufgrund der Gefährlichkeit der eingesetzten Verkehrs-Vehikel. Fou-

setzung mit der Komplexität von Motiven zur Begehung von Straftaten“ (Becker 2002: 268).

4 Über die genaue Anzahl der Todesopfer herrscht in der Forschung keine Einigkeit. In *einem* Text schwanken die Zahlen zwischen zweiundzwanzig (Preuß 2000: 81) und fünfundzwanzig Toten (ebd.: 85). Es ist auch von über dreißig Toten die Rede (Seltzer 1998: 29). Im *Handwörterbuch der Kriminologie* von 1933 wird die Anzahl der Todesopfer auf fünfundzwanzig beziffert (Vogel 1933: 271). Matuschka selbst sprach abwechselnd von vierundzwanzig und fünfundzwanzig Toten (Schultz 1932: 148).

cault zufolge wanderte das Deutungsmuster „Gefährlichkeit ohne Schuld“ im ausgehenden 19. Jahrhundert von der Unfallversicherung ins Strafrecht. Daraus sei die Diskursfigur des *gefährlichen Individuums* entstanden, das unabhängig von irgendeinem begangenen Delikt oder irgendeiner Schuld eine soziale Gefahr darstellte (Foucault 1988). Alle von der Norm abweichenden Individuen (die so genannten „Anormalen“: „Degenerierte“, „Minderwertige“, „Epileptiker“ etc.) habe dieses Deutungsmuster zu Störenfrieden erklärt, vor denen die Gesellschaft geschützt werden müsse, zum Beispiel durch vorsorglichen Einschluss („Sicherungsverwahrung“).

In dieser Sinnprovinz siedelte sich eine auf die Erfassung abweichenden Verhaltens spezialisierte gerichtsmedizinische Gutachter-Literatur an. Foucault ordnet sie weder dem medizinischen noch dem juristischen Diskurs zu (er hält sie eher für deren illegitimes Kind). Sie stütze sich vielmehr auf Begriffe, Normen und Formationsregeln, die aus Kinderbüchern und aus einem „im wesentlichen elterlich-kindischen, elterlich-kindlichen“ Diskurs stammten (Foucault 2003: 52). Nach seiner Meinung zeigten die gutachterlichen „kindischen Szenarien“ auf, in welchem Maße schon in der Kindheit und Jugend von einer „normalen“ Entwicklung abgewichen wurde, und formulierten Prognosen über die zu erwartende soziale Schädlichkeit der Probanden (ebd.: 60f.). Diese dem Zivilrecht (nicht der Kriminologie) entstammende und sich schnell außerhalb der Gerichtssäle verbreitende Literatur nenne ich im Folgenden „prognosometrisch“.

Eisenbahnunfalltrauma und Lokführerstress

Wesentlich schwieriger als die Regulierung organischer Schäden gestaltete sich die versicherungsrechtliche Entschädigung bei immateriellen Eisenbahn-Unfallfolgen, da die von den Opfern geltend gemachten psychosomatischen Leiden vorgetäuscht sein konnten. Entschädigungen wurden nur gezahlt, wenn die medizinischen Gutachter auf *railway spine* befanden, eine hypothetische Zerrüttung des Rückenmarks durch Stoß-, Ruck- und Druckbelastungen während des Unfallgeschehens. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts setzte sich die Auffassung durch, dass Eisenbahnunfälle auch seelische „Verletzungen“, eine Art *railway brain*, hervorrufen konnten, die *traumatischen Neurosen* (Oppenheim 1889).

Fast gleichzeitig mit der Diskussion über die Entschädigung von Eisenbahnunfall-Opfern fand in Frankreich eine öffentliche Auseinandersetzung über die schädigenden Wirkungen der Eisenbahnarbeit statt, an der sich auch das französische Verkehrsministerium beteiligte. In Arbeiten wie in der von Stefan Andriopoulos über *Unfall und Verbrechen* (1996) oder in Wolfgang Schivelbuschs *Geschichte der Eisenbahnreise* (1977) wird diese Debatte ignoriert und die Perspektive der Passagiere bevorzugt. Für die Attentatsthematik allerdings ist ein Blick auf die Problematik der Eisenbahnarbeit unerlässlich. Max Maria von Weber legte 1862 eine Zusammenfas-

sung der französischen Debatte in Form einer Denkschrift über *Die Gefährdungen des Personals beim Maschinen- und Fahrdienst der Eisenbahnen* vor. Der Text eignet sich vorzüglich als Bezugstext für *La Bête humaine*, da Zola an diese Debatte anschloss (der Roman spielt 1869/70).

Nach Auffassung vieler Eisenbahnmediziner waren weniger die Reisenden als vielmehr die Mitarbeiter der Eisenbahngesellschaften durch die ungewöhnlich strapaziösen Arbeitsbedingungen gefährdet. Der in England statistisch am häufigsten auftretende Eisenbahn-Unfall war das Herabfallen des Personals von der Lokomotive oder den Waggons, erst danach folgte das auch für die Passagiere gefährliche Entgleisen des Zuges (von Weber 1862: 6). Überdies wurde vor allem das Maschinenpersonal (Lokführer und Heizer) im alltäglichen Dienst mechanischen Belastungen ausgesetzt, die in ihrer Summe zu erheblichen, dem Unfalltrauma ähnelnden psychischen und physischen Störungen führten. Lokführer und Heizer wiesen eine im Vergleich zu anderen Berufen abnorm „rasche Abnutzung des Organismus im Allgemeinen“ auf (ebd.: 23), eine Art vorzeitiger organischer, psychischer und mentaler Materialermüdung.⁵ Die organischen, psychischen und mentalen Abnutzungserscheinungen resultierten nach von Weber u.a. aus der hohen Geschwindigkeit der technischen Vehikel, dem Einatmen schädlicher Verbrennungsrückstände, den permanenten Einwirkungen ungefederter Stoß- und Ruckbewegungen über die Rückenwirbelsäule auf das Nervensystem und aus den infernalischen Signal-, Fahrt- und Bremsgeräuschen. Diese Belastungen schlugen sich in Störungen der Unterleibsfunktionen, einschließlich der Sexualorgane, und in der „Abnahme der Intelligenz“ nieder (ebd.: 34). Aus diesem Grund sei bei der Einstellung und Ausbildung von Lokführern darauf zu achten, dass nur gesunde „oder doch mindestens nicht mit bekannten Abnormitäten“ behaftete widerstandsfähige Bewerber eingestellt würden und dass die Ausbildung nicht zu früh beginne (ebd.: 56).

In den 1850er Jahren entwickelte von Weber einen Fahrtenschreiber zur Kontrolle (und Selbstkontrolle) des Lokführers (Herbst 2000: 64f.). Die Einschaltung eines normalistischen Dispositivs erzwang die Selbstadjustierung des (Lokführer-)Subjekts an die protokollierte Zugsbewegung. Indem der Lokführer die biologische Zeit seines Organismus einer im Interesse der Sicherheit nur schwach variablen Zeitkurve adaptierte, unterwarf er seine körperlichen Bedürfnisse einer verkehrslogistisch notwendigen und gesellschaftlich erwünschten Normierung. Dieser Normierungszwang ist es, weshalb Zolas Held Jacques Lantier trotz vielfältiger großer Begabungen am

5 Das Dienstalster bei Lokführern betrug laut von Weber maximal zwanzig Jahre (von Weber 1862: 64), lag im Durchschnitt aber wohl weit darunter. Eine in den *Gefährdungen* wiedergegebene Statistik verzeichnete Dienstunfähigkeit bei zwei Beamten nach zehn bzw. sechzehn Dienstjahren (ebd.: 61).

Lokführer-Beruf festhält. Im regelmäßigen Pendelverkehr zwischen Paris und Le Havre bekämpft er seine Angst, nicht normal zu sein.⁶

Ein traumatisierter Lokführer

Nach den Kriterien von Webers hätte Lantier gar nicht als Lokführer eingestellt werden dürfen, weil er, wie viele in seiner Familie, einen „Sprung“⁷ hat. Seit seinem sechzehnten Lebensjahr verfolgt ihn die Zwangsvorstellung, Frauen ermorden zu müssen. Um dieser Zwangsvorstellung zu entkommen, projiziert er seine erotischen Gefühle auf „Lison“, so heißt die von ihm gefahrene Lokomotive. Nach etwa zehn Dienstjahren offenbart sich die Zweischnidigkeit der Berufswahl. Was auf der einen Seite der Selbstnormalisierung dienlich ist, das führt auf der anderen Seite zu gefährlicher organischer, psychischer und mentaler Materialermüdung. Es zeigen sich erste Stress-Symptome. Lantier fühlt sich zunehmend durch Erschütterungen der Lok zerschlagen und vom Lärm gepeinigt. Das *gefährliche Individuum* kommt infolge der alltäglichen Minitraumatisierungen immer deutlicher zum Vorschein. Der Wille schwindet, sich der Mordlust zu widersetzen. Lantier tötet seine Geliebte Séverine, wohl wissend, dass damit die Tür zu weiteren Morden geöffnet ist.

Spiele, Traumen und Neurosen

An jedem der zahlreichen Verbrechen in *La Bête humaine* ist ein Eisenbahner oder eine Eisenbahnerin beteiligt, seien es die klassischen Eisenbahnverbrechen wie Mord im Abteil, Flores Eisenbahn-Attentat aus verschmähter Liebe, ihr Selbstmord auf den Schienen oder die Sexualverbrechen (Lantiers Mord an Séverine und der mehrfache Kindesmissbrauch durch den Präsidenten Grandmorin) und Misards Mord aus Habgier an seiner Ehefrau. Diese klaustrophobische Milieuschilderung unterstreicht, dass die Eisenbahn von den Zeitgenossen als ein Medium der Kriminalität wahrgenommen wurde. Schon der Kontakt mit den „Massenanhäufungen“ am Verkehrsknotenpunkt Eisenbahn und anderen „Verkehrskonzentrierungen“ reichte nach Überzeugung des italienischen Kriminologen Cesare Lombroso aus, um sich, qua Ansteckung über die Luft, mit krimineller Energie aufzuladen und verbrecherische Handlungen zumeist sexueller Natur zu begehen: „Man hat beobachtet, dass sogar bei den Pferden die Massenanhäufungen die Neigung zur Sodomie entwickelten“ (Lombroso 1902: 47). Auch für Wulffen übten Massenansammlungen, Eisenbahn- und Straßenbahnfahrten einen kriminellen Reiz auf „verbrecherische Menschen“ aus und stellten insbesondere „an die Nervenleistungen unserer Jugend ganz andere Anforderungen“ als an frühere Generationen (Wulffen 1913: 269). Im Kindesalter gar

6 Zur Denormalisierungsangst in *La Bête humaine* vgl. ausführlich Link 1999: 248-253.

7 Ich beziehe mich auf Jürgen Link, der „félure“ mit „Sprung“ übersetzt (Link 1999: 249).

genüge das Spiel mit der Spielzeugeisenbahn, um einen kriminellen Impuls auszulösen – so der Psychoanalytiker Wilhelm Stekel.⁸

Den Hintergrund dieser Behauptung bildete Stekels Hypothese über die universelle Kriminalität der Kinder (ebd.: 272), die sich in deren Spielen niederschläge, auch in den vermeintlich harmlosen wie dem Spiel mit der Eisenbahn. Wulffen teilte diese Ansicht (Wulffen 1913: 220ff.), weil sie der eigenen, in der *Psychologie des Verbrechers* entwickelten Konzeption der latenten, jedem Menschen innewohnenden, dem Selbsterhaltungstrieb geschuldeten Aggressions- und Kriminalitätsbereitschaft entsprach, die er „latente Kriminalität“ nannte (vgl. hierzu ausführlich Herren 1973: 169-192). In den meisten Fällen bleibe es bei bloßer Gedankenkriminalität (ebd.: 182ff.), nach Stekel eine häufige Ursache für Neurosen.⁹ Gleichwohl übten wiederholte „kriminelle Nachahmungen“ in den Spielen der Kinder „die Nervenbahnen auf die verbrecherische Vorstellung und Handlung“ ein (Wulffen 1913: 83). Einen Fall von Gedankenkriminalität schilderte Wulffen im *Sexualverbrecher*. Er handelt von dem schon erwähnten Unfallneurotiker, der manisch und lustvoll die Spielzeugeisenbahn seines kleinen Bruders entgleisen ließ. Wulffen verwendete dieses prognosometrische Szenario eines Bahnfrevels im Kinderzimmer, um seine Vermutung zu belegen, die im Spiel euphorisch erlebte Kombination aus Lust und Zerstörung könne Kinder und Jugendliche traumatisieren und später als Erwachsene zu einem Eisenbahn-Attentat anstiften. Das Skript zu diesem Szenario lieferte Zolas Eisenbahnsexualverbrecher Jacques Lantier.

Bahnfrevel im Kinderzimmer

„Ein Knabe hatte gerade eine seiner ersten geschlechtlichen Erregungen, als sein Vater von einem gräßlichen Eisenbahnunglück, das eben geschehen war, sehr ausführlich erzählte. Der Sohn fühlte sich daraufhin getrieben, mit der einem jüngeren Bruder gehörigen Eisenbahn ‚Eisenbahnunglück‘ zu spielen. Hierbei hatte der Ältere ein geschlechtliches Wohlgefühl, das er sich nun häufig zu verschaffen wußte. So wurde die Assoziation zwischen Wollust und Eisenbahnunglück bei ihm immer fester. In seiner Phantasie malte er sich Zusammenstöße von mit Menschen vollgestopften Eisenbahnzügen aus. Er stellte sich vor, er sei ein absoluter Herrscher und lasse sich, nach dem Vorbilde der Alten, blutige Schauspiele vorführen. Verurteilte

8 „Aber die Eisenbahn ist auch ein Mordinstrument, sie kann auch ‚überfahren‘. Dafür könnte ich viele Beispiele bringen. Ein 5 jähriger Junge schreit sein Kindermädchen an: ‚Gehen Sie aus dem Weg, sonst werde ich Sie überfahren‘. Später erzählt er dem Vater triumphierend: ‚Heute habe ich die Anna überfahren, sie ist in der Mitte ganz entzwei und mausetot‘“ (Stekel 1911: 275).

9 „Der Neurotiker erkrankt, weil sich seine psychische Energie im Kampfe zwischen dem Kriminellen und den ethischen Hemmungsvorstellungen aufreißt“ (Stekel 1911: 269). „Der Neurotiker ist ein Verbrecher ohne den Mut zum Verbrechen“ (Stekel 1921: 15).

Verbrecher werden in offene Eisenbahnwagen gestopft und nun die Wagen mit rasender Geschwindigkeit aufeinandergefahren. Das Wehgeschrei der Verunglückten, die gebrochenen Glieder, das fließende Blut bereiteten ihm Wollust. Nur mit großer Energie konnte der junge Mann später den Trieb, Eisenbahnzüge zur Entgleisung zu bringen, überwinden. Er begnügte sich mit Onanieren an der Böschung der Eisenbahnkörper“ (Wulffen 1910: 353).

Wulffens Szenario reagierte auf die Risikoerhöhung im Eisenbahnverkehr durch unkalkulierbares Einwirken von außen, insbesondere durch Kinder und Jugendliche, die ihre Spiele mit der elektrischen Eisenbahn in der Wirklichkeit fortsetzten (die ersten elektrischen Spielzeugeisenbahnen wurden in Deutschland 1908 verkauft). Anfang des 20. Jahrhunderts traten Kinder und Jugendliche als eine signifikante neue Eisenbahnattentätergruppe in Erscheinung. 1909 entfiel auf sie ein Anteil von etwa zwei Drittel der vorsätzlichen Eisenbahntransportgefährdungen.¹⁰ Die Offenheit des Artefakts Eisenbahn wie überhaupt die wachsende Komplexität moderner öffentlicher Interaktionsräume (Bahnhöfe, einander kreuzende Verkehrswege, Kontaktstellen unterschiedlicher Transportsysteme) verlangten nach einer Disziplinierung der Körper schon in der Kindheit. Wenn sich nicht jeder Gleiskilometer, jede Eisenbahnbrücke oder jedes Abteil, nicht einmal Zugführer und Heizer sichern ließen – der 64-fache Eisenbahnattentäter Friedrich Opitz beschoss in der Zeit von 1928 – 1931 in dreizehn Fällen fahrende Lokomotiven, wobei drei Eisenbahnbeamte verletzt wurden (Schraepel 1938/9: 2) – so mussten triebgelenkte Handlungen durch Verkehrserziehung im weitesten Sinne als anti-sozial diskreditiert werden.

Eine derartige Erziehung hat offenkundig schon auf Wulffens Spielzeugattentäter eingewirkt. Aus Angst, die unwillkürlichen Regungen seines Körpers dem Normalverkehr nicht unterwerfen zu können, verdrängt er seinen „sadistischen Trieb“ auf eine eigentlich pönalisierte Sexualpraktik. Oberflächlich betrachtet erscheint diese spezielle Triebabfuhr als ein positiver Aspekt des Szenarios, tatsächlich aber offenbart sich gerade im Onanisten das *gefährliche Individuum*. Es lässt eben nicht von seinem sadistischen Trieb ab, es maskiert ihn geschickt und befriedigt ihn unauffällig. Der Onanist gehört nach Foucault zu den drei Figuren, deren Auftritt in prognosometrischen Kindheitsszenarien die Abweichung von der Normalität indiziert. Die beiden anderen sind das korrekationsbedürftige Individuum und das Menschenfressermonster (Foucault 2003: 421-429). Das korrekationsbedürftige Individuum ist der Spieler selbst. Entsprechend der von Jürgen Link vertretenen Auffassung, technologische Vehikel wie die Eisenbahn stünden einzeln und „als Gesamt-Verkehr in einem repräsentativ-

10 1908 lag der Anteil von Jugendlichen unter fünfzehn Jahren an dem Delikt vorsätzlicher Eisenbahntransportgefährdung bei 24 %, der Fünfzehn- bis Achtzehnjährigen bei 40 %; 1909 hielten sich die beiden Haupttätergruppen mit jeweils 34,8 % die Waage (Wulffen 1913: 467).

symbolischen Verhältnis zum Normalismus“ (Link 1999: 41), wird das Monströse, „Anormale“ repräsentiert durch das symbolische Vehikel der kannibalischen Impulse des Spielers, durch die Spielzeug-Lokomotive. Die Miniaturisierung spiegelt den für solche Szenarien charakteristischen Übergang vom großen (Eisenbahn-)Monster zum kleinen Perversen.¹¹

Im Gegensatz zur Behauptung Foucaults, die drei Gestalten des Monsters, des Unkorrigierbaren und des Onanisten gingen keine Vermischung ein (Foucault 2003: 428), lässt sich im Falle des Spielzeugeisenbahnattentäters konstatieren, dass sie kumulativ auftreten können. Aus der Häufung dreier Typen des *gefährlichen Individuums* in einem einzigen Typus entstand Wulfens Konstrukt der psychopathischen Persönlichkeit. Psychopathische Persönlichkeiten unterliegen nach Wulfen dem Nachahmungstrieb besonders leicht (Wulfen 1913: 81), sie werden getrieben von einer „übermächtigen Einbildungskraft“ (ebd.: 360) und sie kompensieren eingebildete oder wirkliche Minderwertigkeit (hier rekurriert Wulfen auf Alfred Adlers *Studie über die Minderwertigkeit der Organe* von 1907) mit herausragenden geistigen, zumeist künstlerischen Leistungen (ebd.: 361f.). Diese drei Kriterien erfüllt der Spielzeugeisenbahnattentäter mit Leichtigkeit, da er in einem blutigen Schauspiel „nach dem Vorbilde der Alten“ als Regisseur, Darsteller und Zuschauer wirkliche Unfälle nachzuahmen vermag. Auch nach Karl Birnbaum spielten die „krankhaft gesteigerte Einbildungskraft“ (Birnbaum 1914: 216), die „Autosuggestibilität“ (ebd.: 218) und die „Schauspielerei“ (ebd.: 223f.) eine ungemein bedeutsame Rolle im Gebiet der Psychopathien (ebd.: 216). Über selbstsuggerierte Lokführerschaft – so lassen sich Wulfens Überlegungen zu diesem Fall von Gedankenkriminalität zusammenfassen – erwirbt der Spielzeugeisenbahnattentäter gewissermaßen ein reales „Lokführertrauma“. Das endlos wiederholte Unfallstereotyp übt „die Nervenbahnen auf die verbrecherische Vorstellung und Handlung“ ein und erzeugt einen mentalen Zustand, der dem eines sadistischen Triebtäters entspricht. Das Bedürfnis, solche schon im Spiel von der Norm abweichenden Individuen aufzuspüren und einzuschließen, bevor sie, von allen mitmenschlichen Regungen befreit, wie eine Maschine ausschließlich endogene Ziele und Zwecke verfolgend, „sozial entgleisen“ (Birnbaum 1914: 22), bedienten die prognosometrischen Kindheitsszenarien.

11 „Dieser Übergang zum winzig Kleinen, dieses große Gleiten, welches bewirkt, daß das Monster, das große Menschenfressermonster des beginnenden 19. Jahrhunderts, schließlich in die Form all dieser kleinen perversen Monster gestanzte wird, die sich seit dem Ende des 19. Jahrhunderts ununterbrochen vermehrten, dieser Übergang vom großen Monster zum kleinen Perversen konnte sich nur dank des Begriffs des Triebes und dank der Anwendung und Funktionalisierung des Triebes im Wissen, aber auch im Funktionieren der psychiatrischen Macht vollziehen“ (Foucault 2003: 174).

Die Sexualisierung der Transportsysteme

Es war nicht die Kriminologie, die Kriminalistik oder die Justiz, sondern die Psychoanalytikerin Melanie Klein, die nach Beendigung des Ersten Weltkriegs an Stekel (und Wulffen) anknüpfte und deren eher intuitiv betriebene „Spielanalyse“ zu einem eigenständigen Zweig der Psychoanalyse entwickelte. Sie kannte Stekels *Nervöse Angstzustände und ihre Behandlung* (1908) und seine Theorie der universellen infantilen Kriminalität, die sie selbst in zwei Aufsätzen über *Kriminelle Strebungen bei normalen Kindern* (1927) und *Über Kriminalität* (1934) verwertete (Klein 1995: 257ff.; dies. 1996: 21ff.). In einer ihrer ersten systematischen Veröffentlichungen zu Verkehrsspielen, unter dem Titel *Zur Frühanalyse 1923 in Imago* veröffentlicht (Klein 1995: 99-137), legte Klein ihre Auffassung dar, dass infantile Verkehrssysteme dem Zweck dienen, den Mutterleib, seine Öffnungen, Erhebungen und Kurven mit (phallischen) Vehikeln zu explorieren. Im starken Interesse an Zusammenstößen von Verkehrsvehikeln, insbesondere von „Elektrischen“, sah sie einen sexualsymbolischen Verweis auf den Koitus der Eltern. In einem anderen, 1930 veröffentlichten Aufsatz *Die Bedeutung der Symbolbildung für die Ich-Entwicklung* kam sie zu dem Ergebnis, dass durch das Befahren einer (Bahn-)„Station“ („Mutti“) ein inzestuöses Begehren sich kund tue (ebd.: 359). Alles in allem bewertete sie derartige Spiele (wie Wulffen) als Masturbationsphantasien.

Ohne Melanie Kleins Vorarbeiten und ohne die Überlegungen Stekels und Wulffens über Gedankenkriminalität und Kinderspiele scheint ein forensisches psychiatrisches Gutachten von Franz Alexander, 1931 unter dem Titel *Ein besessener Autofahrer* in *Imago* erschienen, undenkbar. Herren zufolge steht die Arbeit Franz Alexanders in der Tradition von Wilhelm Stekel und Erich Wulffen (Herren 1973: 182ff.). Das Gutachten entstand im Prozess gegen einen einundzwanzigjährigen Kellner, der „stets in einem Erregungszustand“ (Alexander 1974: 385) ziellose und unsinnige Fahrten mit Eisenbahnen und Taxen unternahm, ohne zu bezahlen. Unter Rekurs auf die Bewegungslust des Kindes beim Schaukeln, seit Paul Näcke das infantile Hintergrundspiel des Automobilinquenten (Näcke 1904), interpretierte Alexander die Erregungszustände des Kellners beim Autofahren als Substitut frühkindlicher „inzestgefärbter“ Sexualgefühle (Alexander 1974: 402). Mit seiner „Symptomhandlung“ (ebd.: 396) flüchte der junge Mann vor dem Wunsch, mit seiner Mutter geschlechtlich zu verkehren. Als Schlüsselszene dieses Wunsches ermittelte Alexander folgende Begebenheit: Die Familie des Angeklagten, Stiefvater, Mutter und Stiefgeschwister, beabsichtigt, mit der Eisenbahn ins Riesengebirge zu fahren. Auf dem Bahnhof (der Kleinschen „Mutti“) verschwindet der damals Achtjährige, um den Zug zu versäumen. Warum, weiß er nicht mehr anzugeben: „Er bemerkt nur, daß der Stiefvater freie Fahrt bei der Eisenbahn gehabt hat, weil er Beamter bei den Staatsbahnen war“ (ebd.: 400). Diese Erinnerung ist, so die implizite Ar-

gumentation des Gutachters, eine Deckerinnerung dafür, dass der Stiefvater auch in sexueller Hinsicht „freie Fahrt“ bei dem inestuös begehrten Objekt hat und mit seiner „Fahrkarte“ den kindlichen Rivalen in die Flucht schlägt. Der Gutachter erkannte in dem notorischen Schwarzfahrer eine psychopathische Persönlichkeit, einen neurotischen und triebhaften Charakter mit krankhafter Mutterbindung (ebd.: 402f.).

Wollust und Verkehrsunfall

Bis 1931 spielte der von Wulffen am Beispiel des Spielzeugeisenbahnattentäters thematisierte sexuell motivierte sadistische Zerstörungstrieb bei der Suche nach Motiven von Eisenbahnattentätern keine Rolle. Die „Motivtafel“ im Rahmen einer Veröffentlichung des Kriminalkommissars Dost über *Die Motive zur Eisenbahn-Transportgefährdung* führte weder einen sadistischen Zerstörungstrieb, noch überhaupt irgendein sexuelles Motiv an (Dost 1931: 196-198). Erst Franz Alexanders Gutachten und der viel diskutierte Fall Peter Kürten brachten den Stein ins Rollen.

1931 veröffentlichte Karl Berg sein Gutachten über den Serienmörder Peter Kürten unter dem Titel *Der Sadist*, in dem behauptet wurde, dass Kürten als Augenzeuge von Massenunglücken (Berg 1931: 314) und Verkehrsunfällen mit der Straßenbahn Orgasmen erlebt hatte, beispielsweise als ein Bremser von einer Elektrischen heruntergefallen und überfahren worden war (ebd.: 316). Ob es sich bei derartigen Geständnissen um Flashbacks infantiler Masturbationsphantasien handelte – Melanie Klein interpretierte in diesem Sinne die Gräueltaten Fritz Haarmanns als Reinszenierungen infantiler kanibalistischer Spiele (Klein 1995: 270) – oder ob der Gutachter eigene kriminalpsychologische, an Lombroso, Wulffen oder Stekel geschulte Mutmaßungen über den Zusammenhang von „Massenanhäufungen“ und sexueller Kriminalität in Kürten hineinfragte, sei dahingestellt. Alexanders Analogie von Verkehr und Geschlechtsverkehr schien aufgrund des Bergschen Gutachtens durchaus valide und auf andere Verkehrsdelikte verallgemeinerbar.

Der Artikel *Eisenbahnattentate* im *Handwörterbuch der Kriminologie* von 1933 zitierte dementsprechend Wulffens Spielzeugeisenbahn-Attentat aus dem *Sexualverbrecher*, das der Autor Otto Vogel kurioserweise für die Schilderung eines wirklichen Anschlags ausgab (Vogel 1933: 269), erstmals als Beispiel für ein sexuell motiviertes Eisenbahnattentat. Hinsichtlich der Motive des im selben Artikel behandelten Eisenbahnattentäters Sylvester Matuschka zeigte Vogel sich unschlüssig. Von einer sexuellen Motivierung jedoch war nicht die Rede, obgleich während des ersten Matuschka-Prozesses in Wien entsprechende Gerüchte kursierten (Habe 1964). Es blieb dem Chef der Wiener Kriminalpolizei Dr. Bruno Schultz vorbehalten, diesen Gerüchten in einer Art Abschlussbericht (Schultz 1932) seinen offiziellen Segen gegeben zu haben. Schultz war es auch, der außerprozessuale,

vor Gericht bezeugte Bemerkungen Matuschkas über Peter Kürten zum Ausgangspunkt für Spekulationen über die Vergleichbarkeit der Tätertypen nahm (ebd.: 147, 151). Die Nähe zum Kürten-Komplex ergab sich aus der Beteiligung des vermutlich ersten deutschen Profilers Ernst Gennat am Fall Matuschka. Gennat leitete die Ermittlungen im Jüterbog-Anschlag und hat am 13. Oktober 1931 in Wien mit Matuschka gesprochen (Preuß 2000: 93). In den Fall Kürten war Gennat als Begutachter der umstrittenen polizeilichen Ermittlungsarbeit involviert. Die Ergebnisse stellte er in einer längeren Artikelserie vor. Der letzte Artikel erschien im Juni 1931 in Anschluss an die Verurteilung Kürtens am 22. April und knapp zwei Monate vor dem Anschlag von Jüterbog. Er befasste sich mit dem Problem des Lustmords (Bartels 2004).

Kriminologische Eisenbahnovellistik: Der Fall Matuschka

Nach seinen Anschlägen bei Neulengbach, Anzbach und Jüterbog, die kein Menschenleben kosteten, und dem Attentat bei Biatorbágy wurde Matuschka wegen des Anschlags bei Anzbach zunächst in Wien und anschließend wegen des Biatorbágy-Attentats in Budapest vor Gericht gestellt und dort am 20. November 1934 zum Tode verurteilt (den Anschlag bei Jüterbog verfolgte die deutsche Justiz nicht weiter). Pintér zufolge gelang es Matuschka, Ende 1944, Anfang 1945 freizukommen (Pintér 1982, Heft 39: 32). Amerikanische Korrespondenten berichteten, sie hätten Matuschka im Korea-Krieg gesichtet – als Sprengstoffexperten der Nordkoreaner.¹²

Die kriminalistische Aufarbeitung des Anschlags bei Anzbach gestaltete sich im Wiener Prozess (15. bis 17. Juni 1932) unproblematisch. Schwierigkeiten entstanden aber hinsichtlich des Motivs und der Frage der Zurechnungsfähigkeit des Täters. Bei der Diskussion um die Zurechnungsfähigkeit Matuschkas spielte ein vom Angeklagten im Gerichtssaal geschildertes Massenmassaker während des Ersten Weltkriegs eine große Rolle. Matuschka erzählte mit wachsender emotionaler Erregung, wie ein von ihm als Oberleutnant befehligter MG-Trupp sich ein halbstündiges äußerst verlustreiches Gefecht mit der gegnerischen Armee lieferte: „Er lebt sich ein in die Szene, singt das Pfeifen der Granaten, imitiert aus vollen Lungen Explosionslärm. Reißt sich das Hemd auf, wenn er einen Soldaten schildert, dem eine Granate den Brustkorb zerfetzt hat“ (Kudrnofsky 1989: 130). Das von Matuschka vorgeführte Übergewicht von Bildern und körperlichen Empfindungen über Formen der Verbalisierung ist charakteristisch für traumatische Kriegserinnerungen (Herman 2003: 59f.). Matuschka setzte sich mit seinen Traumata überwiegend bildlich auseinander: Während der Haft verfertigte er Zeichnungen, die sich direkt, als Tatortskizzen, oder allegorisch

12 Hans Habe datiert diese Begegnung auf das Jahr 1953 (Habe 1964: 272). Preuß gibt als Datum das Jahr 1951 an (Preuß 2000: 106). Pintér schreibt, Matuschka habe sich nach Schweden abgesetzt und sei dort auch verstorben (Pintér 1982, Heft 39: 32).

auf seine Attentate bezogen. Außerdem verfasste er voluminöse Drehbücher zu Tonfilmen (Schultz 1932: 147; Kudrnofsky 1989: 130).

Matuschka sah sich gezwungen, dem Gericht seine Kriegsneurose zu erklären, ein schwieriges Unterfangen und zudem belastend, da Kriegsneurotiker auf dem 5. Internationalen Psychoanalytischen Kongress über Kriegsneurosen am 28. September 1918 als infantil disziplinos, impotent, latent homosexuell und verweiblicht charakterisiert worden waren (Lamott 2001: 130-132). Der durch Trommelfeuer oder Granatexplosionen erworbene *shell shock* gehörte nunmehr dem Formenkreis der Psychopathien an (ebd.: 123). Aus der Krankheit war ein Verbrechen geworden.¹³ Wehrdienstverweigerung galt als anti-sozialer und unmännlicher, verbrecherischer Akt (ebd.: 124). Die Bemerkungen des Hausarztes der Familie Matuschka vor Gericht über den „leicht femininen Habitus“ des Haushaltsvorstandes (Schultz 1932: 142) dienten im Stile der Kriegspsychiatrie der Verächtlichmachung eines Angeklagten, der Symptome einer, wie es heute heißt, „posttraumatischen Belastungsstörung“ aufwies. In Ermangelung eines qualifizierten Gutachters wurde Matuschkas Kriegstrauma unsichtbar. Die im Gerichtssaal gezeigten Verhaltensanomalien schrieb man der Psychopathie des Angeklagten zu, seinem Sadismus und seiner Verstellungskunst.

In der polizeilichen Vernehmung gab Matuschka zu Protokoll, die Anschläge unter dem hypnotischen Einfluss eines Geistes namens „Leo“ bzw. eines Herrn „Bergmann“ ausgeführt zu haben – eine bei Langzeittraumatisierten ebenso vorkommende, häufig mit Schizophrenie verwechselte Störung (Herman 2003: 173) wie Matuschkas Glaube an seine Besonderheit, nämlich auserwählt zu sein, sich durch Eisenbahnanschläge berühmt zu machen und sodann als Führer einer kommunistischen Sekte auf religiöser Grundlage aktiv zu werden (Schultz 1932: 135f.). Tatsächlich hatte Matuschka (mit einer Ausnahme) an jedem seiner Tatorte Bekennerschreiben hinterlassen. Tatsächlich hatte die Polizei auf einem Matuschka gehörenden Fabrikgelände eine von diesem gezeichnete Landkarte mit weiteren Anschlagzielen (u.a. Amsterdam und Ventimiglia) gefunden. Und tatsächlich hatte die ungarische Polizei nach dem Anschlag bei Biatorbágy zunächst nach einem kommunistischen Attentäter gefahndet. Die Bekennerschreiben indes vertraten politisch widersprüchliche Positionen. Mal benutzte Matuschka kommunistische Parolen, mal nationalsozialistisches Propagandamaterial. Nach Auffassung des Wiener Gerichts war er daher kein politischer Überzeugungstäter, obwohl andererseits richterliche Zweifel an der Alleintäterschaft Matuschkas niemals ausgeräumt werden konnten.¹⁴ Angesichts der

13 Für Johannes Lange war ein Antrag auf Rente wegen eines im Ersten Weltkrieg erworbenen Kriegstraumas ein Symptom für die Psychopathie des (nach seiner Meinung zum Betrug neigenden) Antragstellers (Lange 1934: 13).

14 Bezweifelt wurde, dass Matuschka die bei Anzbach quer über das Gleis gelegte Schiene allein hatte tragen (Preuß 2000: 95) und das Zünden der Sprengladung bei Jüterbog ohne Gehilfen hatte vornehmen können (ebd.: 98).

Tatsache, dass Matuschka damals als Funktionär einer österreichischen bürgerlichen Großpartei angehörte (Kudrnofsky 1989: 125), schien die Al-leintäter-Hypothese politisch opportuner. Matuschka wurde im Sinne der Anklage wegen des „Verbrechens der öffentlichen Gewalttätigkeit durch boshafte Handlungen unter besonders gefährlichen Verhältnissen“ schuldig gesprochen (ebd.: 128).

Unzufrieden mit der Wiener Verhandlung, die nach seiner Meinung nichts zur Aufklärung des Tatmotivs beitrug, sah sich der oberste Wiener Ermittler, der schon erwähnte Kriminaldirektor Schultz, zu einem retrospektiv prognosometrischen Szenario veranlasst. Matuschka habe sich zuerst spielerisch und dann in der Wirklichkeit mit dem Attentat bei Biatorbágy den lang gehegten Jugendtraum erfüllt, einen Orgasmus¹⁵ mit einer Explosion und einem massenhaften Gemetzel zur Deckung zu bringen. In seiner kriminalpolizeilichen Konfabulation stützte Schultz sich auf Zeugenaussagen, wonach Matuschka als Jugendlicher ein auffallendes Interesse an Explosionen gezeigt (Schultz 1932: 145) und in „einem Anfall von blutiger Zerstörungswut“ zwanzig Gänse niedergemetzelt haben soll (Kudrnofsky 1989: 126). Schultz ersetzte die reale Kriegsneurose Matuschkas durch ein imaginär im Kinderspiel erworbenes Trauma, das der Masturbationsphantasie des Wulffenschen Spielzeugeisenbahnattentäters zum Verwechseln ähnlich sah und das knapp dreißig Jahre später zum Ausgangspunkt aller Geschichten über den Sexualverbrecher Matuschka wurde.

Die Erzählung vom Eisenbahnattentäter als Sexualverbrecher

1961 schrieben Colin Wilson und Patricia Pitman in ihrer *Encyclopaedia of Murder* (1961), Matuschka habe gestanden, beim Anblick des Zugangsglücks von Biatorbágy einen Orgasmus erlebt zu haben (Wilson/Pitman 1961: 382). In seiner Monographie *A Criminal History of Mankind* (1984) wiederholte Colin Wilson diese Behauptung (Wilson 1984: 608). In beiden Werken gaben die Autoren keine Quelle an, wo dieses Geständnis zu finden ist. Nicht einmal Hans Habe, der in seinem 1964 veröffentlichten Artikel *Der Mann, der mit Eisenbahnen spielte* die These vom Sexualverbrecher Matuschka vehement verfocht, berief sich auf dieses oder ähnliche Geständnisse Matuschkas. Obwohl seinerzeit als Chefreporter diverser Wiener Zeitungen am Tatort, später vom Chef der Budapester Kriminalpolizei (und stellvertretenden Polizeipräsidenten) Imre Hetényi über einige Details des Falles persönlich unterrichtet, von Anfang an also „dabei“ und bestens informiert, legte Habe diese Aussage, die er in den ihm zugänglichen Akten, Gerichtsprotokollen und Presseberichten offenkundig nicht finden konnte, dem „berühmten“

15 Schultz umschrieb den Orgasmus als ein ‚Traumbild‘, dass Matuschka nämlich auf dem „Gipfel der Verzückung gewissermaßen den Himmel vor sich geöffnet sah und es für ein leichtes wählte, die Erlösung der Menschheit zu vollbringen“ (Schultz 1932: 155).

amerikanischen Psychoanalytiker Dr. Herbert H. Heigh in den Mund (Habe 1964: 269).

Habe plausibilisierte die nirgendwo belegte (und wohl auch nicht belegbare) Orgasmusthese mit zwei raffinierten Erzählstrategien. Er griff erstens auf Wulffens Spielzeugeisenbahnattentäter zurück und wies auf die „in der Fülle des Prozeßmaterials“ beinahe unbeachtet gebliebene Merkwürdigkeit hin, dass Matuschka seiner kleinen Tochter Gabi „schon sehr früh eine elektrische Eisenbahn gekauft hat, die er mit Vorliebe entgleisen ließ“ (Habe 1964: 268). Ein Sexualverbrechen legten zweitens „gewisse Flecken“ in Matuschkas Hosentaschen nahe, von denen Habe gesprächsweise durch Hetényi erfahren hatte (ebd.: 262) und die in der Tat im Budapester Prozess eine große Rolle spielten. Anhand des gelb gefärbten Stoffes konnte man Matuschka nachweisen, dass er den Sprengstoff (Ekrasit) in beiden Hosentaschen transportiert hatte. Im Verhör der Budapester Polizei war nur von Ekrasitspuren und keinen weiteren Flecken die Rede (Preuß 2000: 90-92). Anders in Habes Text. Die von ihm benutzte Redewendung „gewisse Flecken“ (auf Ekrasit gibt es an dieser Stelle keinen Hinweis) fordert nachgerade dazu auf, über deren Herkunft und Beschaffenheit zu spekulieren. Habe tut dies nicht selbst, sondern überlässt es seinen Lesern. Mit Erfolg: So kann man in einem neueren Report über Eisenbahnverbrechen nachlesen, dass sich zusätzlich zu den Ekrasitspuren in den Hosentaschen Matuschkas auf deren Innenseite Spermaflecken befunden hätten. Als Quelle geben die Autoren Hans Habes (selbst schon tendenziöse) Wiedergabe des Gesprächs mit Imre Hetényi an (Hiess/Lunzer 2000: 227).

Seit Pitmans, Wilsons und Habes Artikeln wurde im Westen die Sexualverbrecherhypothese kolportiert, die in den unter sozialistischen Regierungen veröffentlichten Texten zum Fall Matuschka überhaupt keine Rolle spielte (Prodöhl 1960; Pintér 1982; Preuß 2000, der sich auf diese Tradition bezieht). Die Sexualverbrecherhypothese förderte die Subsumtion Matuschkas unter die Popdämonen¹⁶ und Serienkiller der Postmoderne. Mark Seltzer siedelte Matuschka irgendwo zwischen *La Bête humaine* und dem amerikanischen Hochgeschwindigkeitsthiller *Speed* (1994) an. Er übernahm die Orgasmusthese von Wilson und Pitman (Seltzer 1998: 29). Matuschka habe einen neuen, dem Maschinenzeitalter angemessenen sexuellen Stil kreiert, nämlich „demolition as foreplay“ (ebd.: 32), wobei die Lust des Attentäters mit der Anzahl der Opfer, zu denen er durch seine Gewalttat „intime Beziehungen“ aufnehme, exponentiell wachse: Eisenbahnen zögen wegen der erwartbar hohen Opferzahl „murder by numbers“ magisch an. Insofern sei Matuschka der Prototyp eines Serienmörders.

16 1990 wurde Matuschka von der Gruppe *Lard* und ihrem von den *Dead Kennedys* her bekannten Sänger Jello Biafra im Album *The Last Temptation of Reid* als Onanist besungen: „He blew up trestles and railroad tracks / So he could masturbate / While watching trains wreck“ (*Sylvestre Matuschka*).

Fazit

Kriminologische Diskurse folgen nicht selten den fiktionalen Strategien eines *Master-Narratives*, im Fall Matuschkas sind es das *La Bête humaine-Narrative* und seine Varianten. Andere Zeiten, andere *Master-Narratives*. Neuerdings empfehlen amerikanische KriminologInnen eine „gothic criminology“, die Einbeziehung als „gotisch“ bezeichneter Literatur und anderer Medien über Vampire, Monster und Werwölfe ins Profiling, um überhaupt eine Sprache zur Verfügung zu haben, mit der die monströsen, bizarren, dem allgemeinen Verständnis sich entziehenden Gewalttaten von Serienmördern beschrieben und psychologische Profile erstellt werden können (Picart/Greek 2003). In Zukunft mag man sich in der Kriminologie über die korrekte narratologische Klassifizierung des Matuschka-Falles streiten, eine narrative Konstante wird bleiben, das Kinderspiel. Denn das (Kinder-)Spiel ist weiterhin eine Quelle prognosometrischer Szenarien und kriminologischer Konfabulationen, wie die gegenwärtige Diskussion um das Computerspiel als Grund allen Übels nahe legt.

Literatur

- Alexander, Franz (1974): Ein besessener Autofahrer. Ein psychoanalytisches Gutachten, in: Moser, Tilmann (Hg.): Psychoanalyse und Justiz, Frankfurt a.M., 379-404.
- Andriopoulos, Stefan (1996): *Unfall und Verbrechen*. Konfigurationen zwischen juristischem und literarischem Diskurs um 1900, Pfaffenweiler.
- Andriopoulos, Stefan (2004): Ungeheuer, Vampire, Werwölfe: Fiktionale Strategien der Horrorliteratur in kriminologischen Darstellungen von Serienmördern, in: Robertz, Frank J./Thomas, Alexandra (Hg.) (2004): Serienmord. Kriminologische und kulturwissenschaftliche Skizzierungen eines ungeheuerlichen Phänomens, München, 314-329.
- Bartels, Klaus (2004): Erzählmodelle der Devianz. Der Fall Peter Kürten – neu aufgerollt, in: <http://iasl.uni-muenchen.de/rezensio/liste/Bartels3923646127_1112.html> (Stand 2004-12-14).
- Becker, Peter (2002): Verderbnis und Entartung. Eine Geschichte der Kriminologie des 19. Jahrhunderts als Diskurs und Praxis, Göttingen.
- Berg, Karl (1931): Der Sadist, in: Deutsche Zeitschrift für die gesamte gerichtliche Medizin 17, 247-347.
- Bimbaum, Karl (1914): Die psychopathischen Verbrecher, Berlin.
- Dost, [Paul] (1931): Die Motive zur Eisenbahn-Transportgefährdung, in: Kriminalistische Monatshefte 5, 193-198.
- Foucault, Michel (1988): The Dangerous Individual, in: ders.: Politics, Philosophy, Culture. Interviews and Other Writings 1977-1984, ed. with an Introduction by Lawrence D. Kritzman, New York/London, 125-151.
- Foucault, Michel (2003): Die Anormalen. Vorlesungen am Collège de France (1974-1975). Aus dem Französischen von Michaela Ott, Frankfurt a.M.
- Habe, Hans (1964): Meine Herren Geschworenen. Zehn große Gerichtsfälle aus der Geschichte des Verbrechen, Zürich.
- Herbst, Hartmut (2000): Max Maria von Weber, Düsseldorf.

- Herman, Judith (2003): Die Narben der Gewalt, Paderborn.
- Herren, Rüdiger (1973): Freud und die Kriminologie, Stuttgart.
- Hiess, Peter/Lunzer, Christian (2000): Mord-Express. Die größten Verbrechen in der Geschichte der Eisenbahn, München.
- Klein, Melanie (1995): Gesammelte Schriften, hg. von Ruth Cycon unter Mitarbeit von Hermann Erb, Bd. 1 (Schriften 1920-1945) Teil 1, Stuttgart/Bad Cannstatt 1995.
- Klein, Melanie (1996): Gesammelte Schriften, hg. von Ruth Cycon unter Mitarbeit von Hermann Erb, Bd. 1 (Schriften 1920-1945) Teil 2, Stuttgart/Bad Cannstatt 1996.
- Kudrnofsky, Wolfgang (1989): Marek, Matuschka & Co. Kriminalfälle aus der Ersten Republik, Wien.
- Lamott, Franziska (2001): Die vermessene Frau. Hysterien um 1900, München.
- Lange, Johannes (1934): Psychopathie und Erbpflege, Berlin.
- Lindner, Martin (1999): Der Mythos „Lustmord“. Serienmörder in der deutschen Literatur, dem Film und der bildenden Kunst zwischen 1892 und 1932, in: Linder, Joachim/Ort, Claus-Michael (Hg.): Verbrechen – Justiz – Medien. Konstellationen in Deutschland von 1900 bis zur Gegenwart, Tübingen, 273-305.
- Link, Jürgen (1999): Versuch über den Normalismus. Wie Normalität produziert wird, 2. Aufl., Opladen.
- Lombroso, Cesare (1902): Die Ursachen und Bekämpfung des Verbrechens. Autorisierte Übersetzung von Hans Kurella und E. Jentsch, Berlin.
- Näcke, [Paul] (1904): Der Geisteszustand des Automobilfahrers, in: Archiv für Kriminal-Anthropologie und Kriminalistik 17, 335-337.
- Oppenheim, Hermann (1889): Die traumatischen Neurosen nach den in der Nervenlinik der Charité in den letzten 5 Jahren gesammelten Beobachtungen, Berlin.
- Ort, Claus-Michael (2002): „Du bist ein Schelm geworden – ich Poet!“ Zur Konstruktion literarischen und kriminologischen Wissens über ‚Verbrechen‘ und ‚Kunst‘ in der Frühen Moderne, in: Krah, Hans/Ort, Claus-Michael (Hg.): Weltentwürfe in Literatur und Medien. Phantastische Wirklichkeiten – Realistische Imaginationen, Kiel, 211-234.
- Picart, Caroline Joan/Greek, Cecil (2003): The Compulsion of Real/Reel Serial Killers and Vampires: Toward a Gothic Criminology, in: Journal of Criminal Justice and Popular Culture 10, 39-68, auch in: <<http://www.albany.edu/scj/jcpc/vol10is1/picart.html>> [Stand 2003-02-01].
- Pintér, István (1982): Das Attentat von Biatorbágy, in: Horizont. Sozialistische Wochenzeitung für internationale Politik und Wirtschaft 15, Heft 37-39, jeweils S. 32.
- Preuß, Erich (2000): Eisenbahn-Attentate. Anschläge, Erpressungen, Sabotage, Stuttgart.
- Prodöhl, Günter (1960): Kriminalfälle ohne Beispiel, 1. Folge, Berlin.
- Schivelbusch, Wolfgang (1977): Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München.
- Schraepel, Regierungs- und Kriminalrat (1938/9): Der Fall Opitz, in: Archiv für Kriminologie (Kriminalanthropologie und Kriminalistik) 103, 1-18, 124-163, 181-186; 104, 31-52.

- Schultz, Bruno (1932): Der Fall Sylvester Matuska, in: Archiv für Kriminologie (Kriminalanthropologie und Kriminalistik) 91, 127-158.
- Seltzer, Mark (1998): Serial Killers. Death and Life in America's Wound Culture, New York.
- Stekel, Wilhelm (1911): Berufswahl und Kriminalität, in: Archiv für Kriminalanthropologie und Kriminalistik 41, 268-280.
- Stekel, Wilhelm (1921): Nervöse Angstzustände und ihre Behandlung, 3. Aufl., Berlin.
- Vogel, O[tto] (1933): Eisenbahnattentate, in: Elster, Alexander/Lingemann, Heinrich (Hg.): Handwörterbuch der Kriminologie, Bd. 1, Berlin, 268-272.
- Weber, Max Maria von (1854): Die Technik des Eisenbahnbetriebs in Bezug auf die Sicherheit desselben, Leipzig.
- Weber, Max Maria von (1862): Die Gefährdungen des Personals beim Maschinen- und Fahrdienst der Eisenbahn, Leipzig.
- Wilson, Colin (1984): A Criminal History of Mankind, London.
- Wilson, Colin/Pitman, Patricia (1961): Encyclopaedia of Murder, London.
- Wulffen, Erich (1908): Psychologie des Verbrechers, 2 Bände, Groß-Lichterfelde-Ost.
- Wulffen, Erich (1910): Der Sexualverbrecher, Berlin-Groß-Lichterfelde.
- Wulffen, Erich (1913): Das Kind. Sein Wesen und seine Entartung, Berlin.
- Wulffen, Erich (1922): Der Mann mit den sieben Masken. Roman, Dresden.
- Wulffen, Erich (1928): Sexualspiegel von Kunst und Verbrechen, Dresden.
- Zola, Emile (1977): Das Tier im Menschen. Mit einem Nachwort von Rita Schober, München.

Universität Hamburg, Institut für Germanistik II, Von-Melle-Park 6, 20146 Hamburg; E-Mail: Klaus.Bartels@uni-hamburg.de

Beitrag angenommen: 31. Mai 2006