

Wir empfehlen Ihnen, auf einem Blatt jeweils zwei Seiten dieses Artikels nebeneinander auszudrucken.

We recommend that you print two pages of this article side by side on one sheet.

Containerkörper. Zur Genese logistischer Regierungstechniken in New York City, 1900-1950¹

Stefan Höhne

English abstract: In the densely populated Metropolises around 1900, we can witness the emergence of a new bodily paradigm: the container body. Focusing on the New York City subway, the largest urban transit system of the twentieth century, this article traces the dynamics of standardizing and modularizing the passengers' bodies while black-boxing their emotions in favor of ideas of input and output. In implementing these ideals into both the materialities and logistics of the system, the engineers not only aimed to counter the perceived problem of the uncontrollable and irrational urban masses. By linking these strategies of containerization with an ethics of containment, they also helped to give rise to a crucial program of subjectivation in late modernity.

„Weich, wie wir sind, bauen wir uns Boxen, die uns härter machen.“² Auf diese einfache Formel bringt der französische Kulturphilosoph Michel Serres die vielfältigen Verfahren des Einbauens, Verschachtelns und Abkapselns, die er als eine elementare Kulturtechnik der Moderne bestimmt. Zur Entfaltung kommen diese Strategien jedoch nicht nur in den Bereichen der Architektur und des Städtebaus. Ihr zentrales Einsatzfeld finden sie zudem in der Containerisierung des menschlichen Körpers und dem emotionalen Containment bzw. Abschottens seines Innenlebens. Wenn die Idee des modernen Menschen als Containersubjekt am Ende des 20. Jahrhunderts zu solch einer dominanten Vorstellung geworden ist, wie Serres meint, stellt sich die Frage, woher diese Ideen eigentlich stammen und wie sie so erfolgreich werden konnten.

Begibt man sich also auf die historische Spur dieser Ideen, so wird man vor allem in den sich rasant infrastrukturierenden Umwelten westlicher wie östlicher Metropolen um 1900 fündig, von den Fabriken und Kinos bis zu Transitsystemen und vernetzten Großraumbüros. In den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts sollte sich aus diesen hochgradig verdichteten Technotopen heraus ein neues Körperdispositiv entfalten,

1 Dieser Aufsatz ist eine komprimierte und streckenweise überarbeitete Fassung eines längeren Kapitels des Buches *New York City Subway. Die Erfindung des urbanen Passagiers*, Köln/Wien: Böhlau 2017. Ich danke dem Böhlau Verlag für die freundliche Genehmigung des Wiederabdrucks.

2 Serres, Michel: *Die fünf Sinne. Eine Philosophie der Gemenge und Gemische*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1998, S. 194.

das man als Containerisierung bezeichnen kann. Dieses zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass es die Menschen und ihre Körper primär als funktional äquivalente Einheiten in den Blick nimmt und bestrebt ist, ihre Bewegungen und Verteilungen möglichst effizient zu steuern und zu regulieren. Dies geschieht vor allem über die Normierung menschlicher Körper und das systematische Abblenden ihrer emotionalen Dispositionen zugunsten einer Fokussierung auf Input/Output-Relationen: „Die Empfindung bleibt in einer Black-Box und funktioniert wie sie.“³ Damit lassen sich bereits ab 1900 zahlreiche Momente jener Kulturtechniken des Blackboxing ausmachen, die sich spätestens mit dem Behaviorismus und dem Aufstieg der Kybernetik in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts als dominante Subjektivierungsinstanzen erweisen sollten.⁴

Wie ich im Folgenden zeigen möchte, operierten diese Verfahren jedoch zunächst als Antwort auf die massiven Überlastungen urbaner Räume angesichts eines bis dahin ungekannten Ausmaßes verdichteter Körper. Gerade aus Sicht der bürgerlichen Eliten erwies sich die Implementierung neuer Steuerungstechniken als dringendst erforderlich, um diese bald als „Massen“ oder „Mob“ bezeichneten urbanen Kollektive zu steuern und zu pazifizieren. Auch für zahlreiche Intellektuelle der Zeit, von Gustave Le Bon bis zu Sigmund Freud und Robert E. Park, gaben diese „Menschenhaufen“⁵ und ihr vermeintlich irrationales Verhalten Anlass zu größter Sorge. So galt es als ausgemacht, dass die unkontrollierte Vermassung der Menschen in den Städten immer wieder zu Revolten, Streiks und Tumulten führe und somit eine wachsende Gefahr für die öffentliche Ordnung darstelle. Besonders prävalent war diese Einschätzung in Metropolen wie New York, London, Wien oder Kairo, die eine bislang undenkbbare Vervielfachung ihrer Bevölkerung innerhalb weniger Jahre erlebten. Hier avancierte spätestens um 1900 die Kontrolle vermasseter wie verdichteter Körper zu einem Problem höchster Brisanz.

3 Ebd., S. 193.

4 Vgl. Galloway, Alexander B.: „Black Box, Black Bloc“, in: B. Nyes (Hrsg.): *Communization and its Discontents: Contestation, Critique, and Contemporary Struggles*, New York: Minor Compositions 2011, S. 237–252. Siehe auch: Hörl, Erich: „Die technologische Bedingung. Zur Einführung“, in: Erich Hörl (Hrsg.): *Die technologische Bedingung. Beiträge zur Beschreibung der technischen Welt*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 2011, S. 7–53.

5 Freud, Sigmund: „Massenpsychologie und Ich-Analyse“, *Massenpsychologie und Ich-Analyse / Die Zukunft einer Illusion*, Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag 1993, S. 31–106, hier S. 34.

Für die Bevölkerung New Yorks, die sich zwischen 1870 und 1900 mehr als verdoppelte, war die Gefahr des Chaos und der Impulsivität verdichteter Körper nirgends so offenkundig wie in der neu eröffneten Untergrundbahn. Im Oktober 1904 wurde sie als gewaltiges Monument zivilisatorischen Fortschritts eröffnet, das die massive Überfüllung der Stadt beenden sollte. Allerdings zeichnete sich bereits am Eröffnungstag ab, dass die Kapazitäten bei weitem nicht ausreichten um die Passagiermassen aufzunehmen. In den folgenden Monaten sollte nun die volle Tragweite dieser Überlastung deutlich werden und das System immer wieder an den Rand des Kollapses führen. Angesichts der Flut an Passagieren wurde rasch ersichtlich, dass die Prognosen der Ingenieure und Technokraten hinsichtlich der Auslastung völlig illusorisch waren.⁶ Zwar versuchten die Betreiber jeden nur verfügbaren Zug auf die Gleise zu setzen, eine Abnahme der Überlastung erreichten sie damit jedoch nicht. Stattdessen wurden Menschaufläufe an den Eingängen und Bahnsteigen, überlastete Züge, Chaos und Tumulte Teil des Alltags für Millionen von New Yorkern. Ins Bild gesetzt wurde dieses Motiv auch in zahllosen Karikaturen der Zeit, wie beispielsweise in einer Zeichnung der *Evening Sun* aus dem März 1913 (Abb. 1), dem gleichen Monat, in dem Duchamps ikonisches Gemälde *Nude Descending a Staircase, No. 2* in der New Yorker Armory Show für Furore sorgte.

Angesichts der Störungen und des Chaos wurde die Frage, wie man die unzivilisierten Passagiermassen in einen gleichmäßigen und gerichteten Zirkulationsstrom versetzen konnte, der mit den Anforderungen der technischen Apparaturen harmonierte, immer dringlicher. Dies konnte jedoch nur gelingen, wenn sich die Passagiere trotz der Strapazen des Transits als Elemente eines maschinellen Gefüges begreifen und ihre Körper der Operationslogik der Subway ausliefern würden. Im Gegensatz zu den im 19. Jahrhundert propagierten bürgerlichen Leitideen romantisch-tugendhafter Autonomie ging es nun um die Hervorbringung von Subjekten, die sich selbst als steuerbare, effiziente und emotionalisierte Akteure entwerfen und sich so mit den technischen Modalitäten der Infrastruktur kompatibel machten. Anders gesagt: die Menschen mussten sich und ihre Körper in ein Stück Frachtgut verwandeln.

⁶ Geplant für eine maximale Anzahl von 600.000 Passagieren pro Tag, wurde dieses Maß nahezu sofort überschritten und erreichte im Jahre 1908 bereits eine tägliche Auslastung von mehr als 800.000. Diese und die folgenden Zahlen sind entnommen aus: Cudahy, Brian J.: *Under the Sidewalks of New York: the Story of the greatest Subway System in the World*, New York: Fordham University Press 1995, S. 31ff.



Abb. 1: J. F. Griswold: The Rude Descending a Staircase (Rush Hour at the Subway).⁷

In diesem Subjektcode der Containerisierung sollte sich auf diese Weise eine Spielart jener distanzierten Sachlichkeit entfalten, die auch der Kulturwissenschaftler Helmut Lethen als primäre Reaktion auf eine neue urbane Mobilitätskultur der Moderne bestimmt: „Der Verkehr verwandelt Moral in Sachlichkeit und erzwingt funktionsgerechtes Verhalten.“⁸ Dies traf jedoch nicht nur auf die Eindrücke zu, die von den Mitpassagieren ausgingen und deren es sich durch Techniken der Isolation und Abschottung zu erwehren galt. Vor allem waren es die Ingenieure und Betreiber, die mit der Mobilisierung von Strategien der Containerisierung darauf abzielten, die chaotischen Passagiermassen mit den technischen Anforderungen des Systems zu verschalten.

Wie ich im Folgenden zeigen möchte, erweist sich die New Yorker Subway damit als ein frühes Anwendungsgebiet logistisch-technischer Steuerungsmodelle, die auf die geordnete Zirkulation großer Menschenmassen in infrastrukturierten Umwelten abzielen. Indem sie die

⁷ Aus: *The Evening Sun*, 20. März 1913, S. 3, Teil der Sammlung des New York City Transit Museum Archives (File: Cartoons).

⁸ Lethen, Helmut: *Verhaltenslehren der Kälte: Lebensversuche zwischen den Kriegen*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1994, S. 45.

Menschen in den Stationen und Waggons in mess- wie steuerbare Containerkörper verwandeln, wird es möglich, die einzelnen Passagiere als funktionale und identische Elemente einer übergeordneten maschinellen Struktur in den Blick zu nehmen. Anhand dieser Verfahren, denen verdichtete Körper in den Röhren unter der Stadt New York unterzogen werden, lässt sich exemplarisch verdeutlichen, welche zentrale Stellung der Logistik als vor allem urbane Regierungstechnik im 20. Jahrhundert zukommt. Damit erweist sich einerseits die Infrastruktur der Subway als wirkmächtiges Integrationsmedium zwischen „Herrschaft und Alltag“.⁹ Andererseits zeigt sich in der Transformation der New Yorker Subwaypassagiere in Containerkörper ein zentrales Subjektivierungsprogramm der Moderne. Um 1900 sollte es rasch auch in einer Vielzahl anderer hochtechnisierter urbaner Umwelten Anwendung finden, von Verwaltungen und Fabriken bis zu Warenhäusern und modernen Haushalten.

I. Der Aufstieg der Logistik

Wenn die Verfahren der Logistik zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu solch wirkmächtigen Steuerungsinstrumenten urbaner Umwelten avancieren, dass Paul Virilio sogar vom Anbruch einer „logistischen Epoche“¹⁰ spricht, scheint es hier angebracht, zunächst einen kurzen Blick in die historische Genese dieser Verfahren zu werfen. So kommen die Wissensformen der Logistik zu Beginn des 20. Jahrhunderts in immer mehr Bereichen der Gesellschaft zum Einsatz, sie firmieren jedoch zunächst nicht unter diesem Begriff.¹¹ Ihre Verfahren konvergieren erst in den

9 Van Laak, Dirk: „Infra-Strukturgeschichte“, *Geschichte und Gesellschaft* Heft 3/2001/27. Jg. (2001), S. 367 – 393, hier S. 377.

10 Virilio, Paul: „Perception, Politics and the Intellectual: Interview with Niels Brügger“, in: John Armitage (Hrsg.): *Virilio Live: Selected Interviews, Theory, Culture & Society* Book Series, London: Sage Publications Ltd 2001, S. 82–96, hier S. 91. Vgl. auch Virilio, Paul: *The Logistics of Perception*, New York: Verso 1989.

11 Dem *Oxford English Dictionary* zufolge findet der englische Ausdruck *Logistics* erst am Ende des 19. Jahrhunderts vermehrt Verwendung und stammt dem französischen *logistique* (von *loger*, dt: unterbringen), womit wohl vor allem die Unterbringung von Soldaten gemeint zu sein schien. Klose zufolge beruht der Begriff der Logistik auf dem griechischen Verb *logizomai* (berechnen, überlegen, bedenken). Die Konjunktur des Begriffes sollte im Deutschen wie Englischen erst um 1920 an Fahrt gewinnen und in den nächsten Dekaden zum Gegenstand unzähliger Abhandlungen und Lehrbücher werden. Zur Begriffsgeschichte siehe ausführlicher: Klose, Alexander: *Das Container-Prinzip: Wie eine Box unser Denken verändert*, Hamburg: Mare Verlag 2009, S. 165ff. sowie Dommann, Monika: „Material Manövrieren: Eine Begriffsgeschichte der Logistik“, *Via Storia* 2 (2009), S. 13–27.

1960er Jahren unter dem Schlagwort der Logistik.¹² Jedoch bewahrt sich auch hier die Erkenntnis des Historikers Joachim Radkau, dass viele Konzepte bereits existierten, bevor es einen Begriff für sie gab.¹³ Dabei verbergen sich unter der heutigen Disziplin der Logistik eine Vielzahl ingenieurwissenschaftlicher, ökonomischer und technischer Praktikenkomplexe.¹⁴ Ihre gemeinsame Grundierung finden sie um 1900 in einem spezifischen Verständnis von Rationalität, das sich in einer möglichst effizienten Organisation von Prozessabläufen ausdrückt. Was diese Kategorie der Effizienz genau besagte, war zwar in den jeweiligen Kontexten unterschiedlich, immer ging es jedoch um die Reduktion von Kosten, Ressourcen oder Zeit. Eine entscheidende Rolle kam dabei den Verfahren der Standardisierung und Berechenbarkeit zu, die eine bis dato unerreichte Optimierung von Zirkulationsströmen ermöglichten. Damit findet die Logistik nun ihren eigentlichen Gegenstandsbereich: die Organisation von Mobilität, sei es von Informationen, Material, Kapital, Energie oder eben Menschen. Gerade die Logistik menschlicher Körper erlebt im Verlauf des 20. Jahrhunderts eine rasante Karriere und wird zu einem wirkmächtigen Ordnungsinstrument urbanen Alltags.

Dass sich die Subway bereits um 1900 für die Implementierung logistischer Regime besonders zu eignen schien, wurde unter anderem dadurch sinnfällig, dass sich die Passagiere in den unterirdischen Territorien in einer im höchsten Maße gestaltbaren Umgebung bewegten. Die Disziplin der Logistik versprach auch deshalb ein besonders wirkmächtiges Instrument für die Produktion geordneter Zirkulation in der Subway zu sein, da sie selbst eine Art Bewegungslehre darstellte. In den Dekaden nach der Eröffnung der Subway sollten unzählige Ingenieure, Architekten und „System Builder“ ihr Wissen auf die chronisch überlastete Subway anwenden. Im Rückblick erweisen sich jedoch vor allem der Ingenieur Bion J. Arnold sowie die Technokraten des *City Club of New York* als besonders wirkmächtige Akteure. Anhand ihrer Ideen zur Containerisierung des Passagiers lässt sich exemplarisch verdeutlichen, welchen

12 Sarasin, Philipp und Kilcher, Andreas: „Editorial“, in: David Gugerli u. a. (Hrsg.): *Nach Feierabend: Zürcher Jahrbuch für Wissensgeschichte: Zirkulationen*, Bd. 7, Zürich: diaphanes 2011, S. 8–10, hier S. 6.

13 Radkau, Joachim: „'Nachhaltigkeit' als Wort der Macht“, in: François Ducept-Lamarre und Jens Ivo Engels (Hrsg.): *Umwelt und Herrschaft in der Geschichte*, München: R. Oldenbourg 2008, S. 131–136, hier S. 132. Ein ähnliches Schicksal lässt sich auch für den Begriff der Infrastruktur konstatieren. Vgl. van Laak, Dirk: „Der Begriff ›Infrastruktur‹ und was er vor seiner Erfindung besagte“, *Archiv für Begriffsgeschichte* 41 (1999), S. 280–299.

14 Dommann: „Material Manövrieren: Eine Begriffsgeschichte der Logistik“. Andersson, Åke E.: „The Four Logistical Revolutions“, *Papers in Regional Science* 59/1 (1986), S. 1–12.

Einfluss die Logistik als Regierungstechnik im 20. Jahrhundert entfalte. Wie ich im Folgenden zeigen möchte, gelang es in der New Yorker Subway in emblematischer Weise, die Passagiere in normierte Körper zu verwandeln, deren Verteilung gemessen, quantifiziert und somit letztlich auch gesteuert werden konnte. Wenn im Zuge dessen die Passagiere der Subway als außengeleitete und funktional äquivalente Containerkörper in den Blick kommen, fungieren die Wissensregime der Ingenieurwissenschaften auch als wirkmächtige Instanzen dessen, was zahlreiche Theoretiker_innen im Anschluss an Althusser, Foucault und Butler als Subjektivierung bezeichnet haben.¹⁵ Sie verweisen dabei auf die durchaus ambivalenten Phänomene der Entzifferung und des Entwurfs des Selbst, in denen aktive und passive Momente, Dimensionen der Unterwerfung und der Selbstbestimmung immer miteinander verwoben sind. Im Falle der New Yorker Subway schwebte über all dem ein Geist logistischer Sachlichkeit, der nicht zuletzt deswegen plausibel und erfolgreich war, weil er sich als dezidiert ideologiefrei und objektiv präsentierte.

Doch auch wenn die devianten Praktiken der Passagiere die Verfahren logistischer Steuerung immer wieder unterliefen und erschwerten, sollten sich die Subjektivierungsstrategien der Containerisierung letztlich als durchaus erfolgreich erweisen. So wurden die Passagiere einerseits einem strengen Regime der Disziplinierung und Steuerung unterworfen, zugleich etablierten sie jedoch auch libertäre Momente. Indem die Passagiere allein als äquivalente und geblackboxte Körper in den Blick genommen wurden, wurden die sonst so wirkmächtigen Zuschreibungen des Geschlechts oder der Hautfarbe nivelliert und damit auch neue Freiheiten eröffnet. Wie ich im letzten Teil des Aufsatzes zeigen möchte, sollte es auf Basis dieser Prinzipien den Technokraten des *City Clubs* sogar gelingen, die Umgangsnormen der Passagiere zu standardisieren und in eine Art Containerethik zu überführen, die soziale, technische und moralische Normen gekonnt miteinander ins Spiel brachte. Zunächst galt es jedoch, die unkontrollierte Flut der Körper überhaupt erst in die Wissens- und Steuerungsmodelle der Logistik zu überführen. Angesichts der ständig wachsenden Überlastung und Störungsanfälligkeit der Subway war dabei durchaus Eile geboten.

15 Siehe bspw. Butler, Judith: *Psyche der Macht: Das Subjekt der Unterwerfung*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 2001; Althusser, Louis: *Ideologie und ideologische Staatsapparate*, Hamburg: VSA 2010; Foucault, Michel: „Das Subjekt und die Macht“, in: Paul Rabinow und Hubert L. Dreyfus (Hrsg.): *Michel Foucault: Jenseits von Strukturalismus und Hermeneutik*, Frankfurt am Main: Athenäum 1987, S. 243–261.

II. Mengenlehren der Körper: Normierung und Normalisierung

Im Jahre 1906 betraute die Verkehrsaufsichtsbehörde *Public Service Commission* den renommierten Ingenieur Bion J. Arnold (1861–1942) mit der dringlichen Aufgabe, die Subway auf ineffiziente Operationsformen zu untersuchen und Vorschläge für die Verbesserung des Betriebsablaufs zu machen. Die Ergebnisse, die Arnold und seine Mitarbeiter in einer siebenteiligen Serie von Berichten vorlegten, geben ein eindringliches Zeugnis von der Implementierung jener Paradigmen der Logistik. Sie sollten letztlich auch die Körper der Passagiere als logistisch-maschinelle Teile der Infrastruktur erfassen und strukturieren.¹⁶

Befeuert vom Geist des *Efficiency Movement* unterzog Arnolds Team zunächst alle Bereiche der Subway einer minutiösen Analyse, von den Gleisanlagen, Antriebs- und Signalsystemen bis hin zu den Stationen und Waggons. Man maß Bremswege und Zugabstände, kalkulierte die maximal einsetzbare Anzahl von Zügen und erfasste die Luftzirkulationen und Temperaturschwankungen in den Stationen und Tunneln. In jedem noch so kleinen Aspekt des Systems sollten versteckte Schwachstellen aufgespürt und beseitigt werden.¹⁷ Es waren allerdings nicht nur die technischen Apparaturen, die getaktet, strukturiert und abgestimmt werden mussten, sondern vor allem auch die Bewegungen der Passagiere. Um den undisziplinierten Passagiermob überhaupt strukturieren und in die maschinelle Logik der Subway integrieren zu können, musste ihn Arnold zunächst in eine abzählbare Menge verwandeln. Es galt, Techniken zu implementieren, die in der Lage waren, die einzelnen Körper sowie ihre Verteilung und Zirkulation im System zu messen und zu regulieren. So etablierte Arnold mit Hilfe zahlreicher Mitarbeiter ein engmaschiges Netz administrativer Kontroll- und Überwachungsinstan-

16 Vgl. Arnold, Bion J.: *Report No. 1-7 on the Subway of the Interborough Rapid Transit Company of New York City*, New York City: Public Service Commission 1909. Diese Reports sind Teil des Bücherbestandes des *New York Transit Museum Archives* und können u.a. dort eingesehen werden.

17 So gelang es Arnold beispielsweise, durch eine komplexe Reorganisation der Signalanlagen eine nahezu zehnpromtente Erhöhung der Zirkulationsgeschwindigkeit der Züge während der Rushhour zu erreichen, wie er nicht ohne Stolz immer wieder hervorhebt. Auch wies Arnold mit Hilfe hochkomplexer Berechnungen nach, dass durch eine minimale Veränderung der Bremssysteme der Züge eine höhere Geschwindigkeit erreicht werden könnte, die zwar im Einzelfall nur 4-5 Sekunden ausmachte, sich jedoch in der Summe in einer signifikanten Erhöhung des Zirkulationsvolumens der Passagiere niederschlagen würde. Vgl. Arnold, Bion J.: *Report No. 1-7 on the Subway of the Interborough Rapid Transit Company of New York City*, New York City: Public Service Commission 1909 Report 6.

zen. Sie ermöglichten es, die Passagiere nicht nur allgemein zu zählen, sondern auch das Transitaufkommen bis hinein in die einzelnen Stationen, Plattformen und Züge minutiös zu erfassen. Man erhob die *Loading Times* der Passagiere sowie die Auslastungen der Züge zu allen Tages- und Jahreszeiten und erfasste die Verteilung der Menschen bis in die einzelnen Waggonen. Visualisiert wurde diese Art Mengenlehre der Passagierkörper in komplexen Diagrammen (Abb. 2).

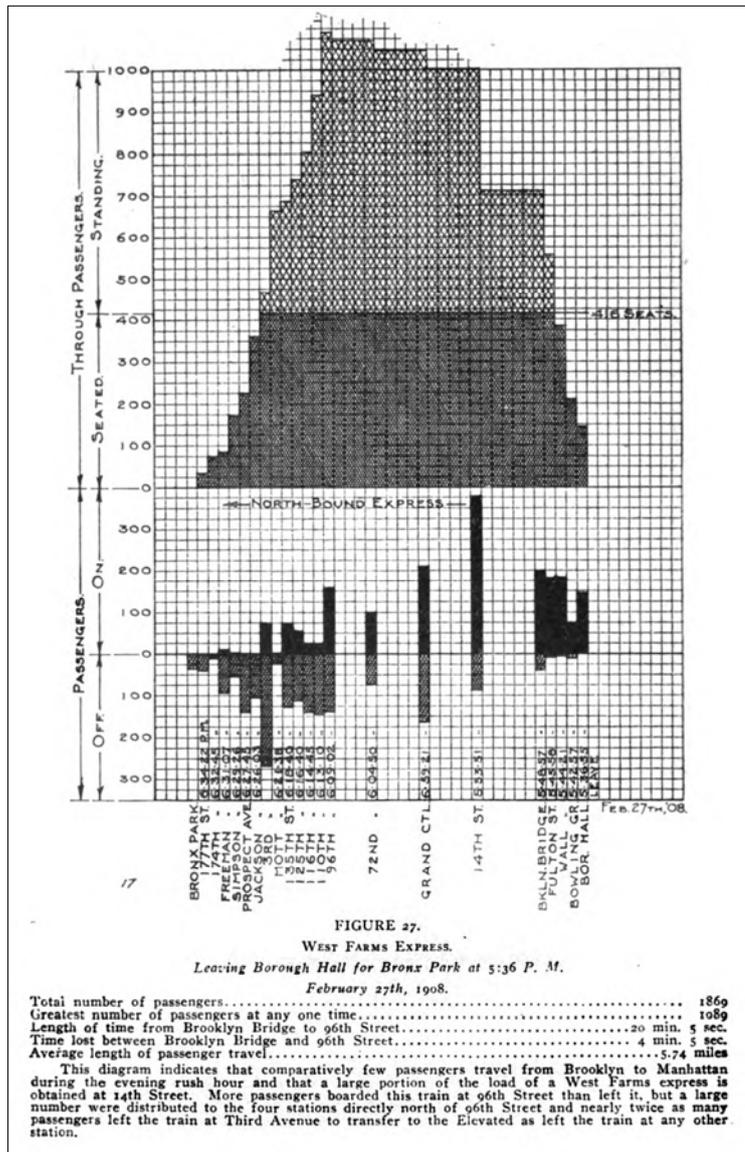


Abb. 2: Die Auslastung eines Zuges auf der Fahrt von Borough Hall bis Bronx Park. Die Überlastung der Systemkapazität spiegelt sich auch in der von Arnold vorgenommenen Erweiterung der Rasterung nach oben wider, die nun sprichwörtlich die Skala sprengt.¹⁸

¹⁸ Entnommen aus: Arnold, Bion J.: *Report No. 1-7 on the Subway of the Interborough Rapid Transit Company of New York City*, New York City: Public Service Commission 1909, report 6, S. 42.

Das Wissen, das Arnold im Zuge dieser Verfahren über die Passagiere gewann, war dadurch gekennzeichnet, dass es nicht nur die einzelnen Subjekte in den Blick nahm, sondern vor allem auch eine Art Gesamtpopulation der Passagiere konstituierte. Damit wurde eine Perspektive etabliert, die elementar für jene Herrschaftstechnik ist, die Michel Foucault mit dem Begriff der *Bio-Macht* umschrieben hat.¹⁹ Vereinfacht gesagt, produzieren diese Techniken eine spezifische Form von Wissen, das primär „über statistische Durchschnittsermittlungen gebildet und durch gemittelte Abläufe oder klassifikatorische Raster repräsentiert wird.“²⁰ Indem auch Arnold die chaotischen Passagiermassen in ein System von Tabellen und Mittelwerten überführte, konnte er ihnen normierende und homogenisierende Eigenschaften zuschreiben. So waren die Dinge, die man von den Passagieren wusste, vor allem Durchschnittswerte: die Anzahl der durchschnittlichen Fahrten im Jahr, durchschnittliche Reisezeiten, Tageshäufigkeiten und vieles mehr. Die Idee der Normalität generierte sich aus den statistischen Verteilungen, die einen Normalwertbereich konstituierten, der sich als Toleranzzone um einen errechneten Mittelwert darstellte. Das, was so als normales Verhalten der Passagiere erschien, war Ergebnis von Verfahren, welche die Signatur objektiver Rationalität und Werturteilsfreiheit in sich trugen. Diese herausragende Rolle statistischer Erhebungen im Zuge der Entfaltung biopolitischer Herrschaftstechniken in der modernen Normalisierungs-

19 Dieses Konzept, das vor allem im Spätwerk Foucaults einen prominenten Platz einnimmt, bezeichnet eine neue Form von Subjektivierung und sozialer Ordnung, die sich im 18. Jahrhundert herausbildet und auf der zahlenmäßigen Erfassung der Bevölkerung basiert, in der etwas entdeckt wird, was man die *Bevölkerung* nennt. Diese Bevölkerung ist jedoch nicht einfach als die Summe aller zu regierenden Subjekte zu verstehen. Mit ihrer Entdeckung kommen auch neue Merkmale in den Blick, die über quantifizierende Verfahren gewonnen werden: „Eine Bevölkerung hat eine Geburtenziffer, eine Sterblichkeitsziffer, eine Bevölkerung hat eine Alterskurve, eine Alterspyramide, sie hat eine Krankheitsziffer, einen Gesundheitszustand, eine Bevölkerung kann zugrunde gehen oder sich ausbreiten.“ Foucault, Michel: „Die Maschen der Macht“, in: Jan Engelmann (Hrsg.): *Botschaften der Macht: Der Foucault-Reader*, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt 1999, S. 172–186, hier S. 184. Siehe auch: Foucault, Michel: *Der Wille zum Wissen: Sexualität und Wahrheit Band 1*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1977; Foucault, Michel: *Sicherheit, Territorium, Bevölkerung: Geschichte der Gouvernementalität I*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 2006; Foucault, Michel: *Die Geburt der Biopolitik: Geschichte der Gouvernementalität II*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 2006. Eine gute Einführung dazu ist: Gehring, Petra: *Was ist Biomacht? Vom zweifelhaften Mehrwert des Lebens*, Frankfurt am Main: Campus 2006.

20 Sohn, Werner: „Bio-Macht und Normalisierungsgesellschaft: Versuch einer Annäherung“, in: Werner Sohn und Herbert Mehrstens (Hrsg.): *Normalität und Abweichung: Studien zur Theorie und Geschichte der Normalisierungsgesellschaft*, Opladen/Wiesbaden: Westdeutscher Verlag 1999, S. 9–29, hier S. 21.

gesellschaft hat auch Jürgen Link immer wieder hervorgehoben.²¹ Er umreißt ihre Paradigmen in einem regelrechten Hauptwortstakkato: „Homogenität, Kontinuität, Eindimensionalität, Skalierbarkeit, Quantifizierbarkeit, statistische Verdatbarkeit, Vergleichbarkeit mit der Normalverteilung, normalistische Prognostik und Regulierbarkeit.“²²

Was dabei Arnolds Verfahren statistischer Erfassung so bemerkenswert macht, ist nicht zuletzt seine gelungene Implementierung jener sozialen Ordnungsverfahren, die man im Anschluss an Foucault als Normalisierungstechniken bezeichnen kann.²³ Ihr zentrales Merkmal ist die Herstellung von Normen und Normierungen über Verfahren der Quantifizierung und Vereinheitlichung. Indem die chaotischen Massen der Passagierkörper durch die von Arnold entwickelten Verfahren in ein Raster der Verteilung überführt und berechnet werden konnten, erschienen sie nun weniger als irrationaler Mob denn als steuerbare Menge. Damit wurde nicht nur eine neue Perspektive auf das Gesamtsystem etabliert, sondern auch die Passagiere in neuer Weise in den Blick genommen. Dass man nun die Flut der Passagiere in Rastern und Verteilungskurven abbilden konnte, erlaubte, die Schwankungen des Passagieraufkommens genau abzubilden und Prognosen zu erstellen.²⁴

21 Link hat seine Konzeptionen in einer Vielzahl von Publikationen entwickelt, umfassend aber vor allem in seinem Hauptwerk: *Versuch über den Normalismus: wie Normalität produziert wird*, Opladen: Westdeutscher Verlag 1999. Allerdings ist die Rezeption und Interpretation Foucaults bei Link komplex und nicht unumstritten. Zur Kritik siehe u.a. Bartz, Christina und Krause, Marcus: „Einleitung: Spektakel der Normalisierung“, in: Christina Bartz und Marcus Krause (Hrsg.): *Spektakel der Normalisierung*, Paderborn: Fink 2007, S. 7–24.

22 Link, Jürgen: „›Normativ‹ oder ›Normal‹? Diskursgeschichtliches zur Sonderstellung der Industrienorm im Normalismus, mit einem Blick auf Walter Cannon“, in: Werner Sohn und Herbert Mehrrens (Hrsg.): *Normalität und Abweichung: Studien zur Theorie und Geschichte der Normalisierungsgesellschaft*, Opladen/Wiesbaden: Westdeutscher Verlag 1999, S. 30–44, hier S. 41.

23 Die Literatur, die sich in Folge der Arbeiten Foucaults und Links gerade ab den 1990er Jahren dem Themenkomplex Normalismus und Normalisierung widmet, ist mittlerweile kaum noch zu überschauen. Gute Einstiegspunkte sind jedoch: Bartz/Krause: „Einleitung: Spektakel der Normalisierung“; Sohn, Werner und Mehrrens, Herbert: *Normalität und Abweichung: Studien zur Theorie und Geschichte der Normalisierungsgesellschaft*, Opladen/Wiesbaden: Westdeutscher Verlag 1999.

24 So fand Arnold heraus, dass der Dezember den passagiereichsten Monat darstellte während im Juli die Waggons am wenigsten überfüllt waren. Kalkulierte man die Passagierzahlen pro Wochentag, so zeigte sich, dass der Sonntagsverkehr am geringsten war, am Montag jedoch mit Abstand die stärkste Überlastung des Systems verzeichnet wurde. Bemerkenswerterweise sieht Arnold die Ursache dieser Schwankung darin begründet, dass am Montag die New Yorker einkaufen gehen würden, stimuliert von den Werbeannoncen in den Sonntagszeitungen. Vgl. Arnold:

Wenn Arnold und seine Mitstreiter nun in der Lage waren, soziale Normalität über Messungen und Toleranzbereiche herzustellen, markiert dies nichts weniger als das Auftreten einer neuen Art von Norm. Diese fungierte nun nicht mehr als soziales Verhaltensregulativ oder moralisches Orientierungssystem, sondern trat als quantifizierbare Norm statistischer Wahrscheinlichkeiten und industrieller Standards in Erscheinung. Dieser Bereich der Normung, der die Standardisierungen von Maßen, Gewichten und Zeit bis hin zu den industriellen Größennormen umfasste, operierte Link wie Foucault zufolge als wirkmächtige Instanz der Subjektivierung. Somit verkoppelten sich die Verfahren industriell-technischer Normung und statistischer Normalisierung zu einem komplexen Steuerungsinstrument, das auch das Verhalten der Passagiere in konforme und abweichende Praktiken einteilte. Dabei bildeten die Verfahren Arnolds auch gesellschaftliche Normalität ab, indem sie ein alltägliches und sich wiederholendes Moment des Lebens von Millionen von Passagieren erfassten. Indem Arnold und seine Mitarbeiter die Passagierpopulationen über Visualisierungsinstrumente wie das oben abgebildete Diagramm sichtbar machten, konnten sie damit auch Extremsituationen und Anomalitäten identifizieren.

Zwar ließ sich mit Hilfe dieser Methoden eine Vielzahl von Optimierungen erreichen, um die Zirkulation der Züge zu erhöhen und die Überfüllung zu reduzieren. Ein Element erwies sich jedoch als besonders ineffizient: das Verhalten der Passagiere. Dies betraf neben ihrer schieren Masse vor allem ihre zu langsamen und chaotischen Bewegungen im Betreten und Verlassen der Waggonen. So stellte Arnold frustriert fest: „the delay at the station platform is caused largely by the passengers getting of slowly from crowded cars.“²⁵ Das Drängeln und Stoßen sowie die allgemeine Undiszipliniertheit der Passagiere führte immer wieder zu massiven Störungen des Betriebsablaufs. Da man im System die maximal mögliche Anzahl von Zügen einsetzte, deren Taktung dementsprechend eng war, resultierten diese Praktiken immer wieder in Kaskadeneffekten mit oftmals erheblichen Verzögerungen, welche die Überfüllung noch intensivierten. Dass es in der Effizienzsteigerung des Systems allerdings auf die Abstimmung und Optimierung jedes noch so kleinen Details ankam, machte Arnold in einem Abschnitt unter der programmatischen Überschrift *The Value of One Second* deutlich.²⁶ Basierend auf komplexen Berechnungen und detaillierten Auflistungen der einzelnen

Report No. 1-7 on the Subway of the Interborough Rapid Transit Company of New York City Report No. 6, S. 12.

25 Ebd. Report No. 1, S. 5.

26 Ebd., S. 45.

Systemabläufe insistierte er, dass selbst die Reduktion des Aufenthalts der Züge in den Stationen um eine einzige Sekunde eine entscheidende Erhöhung der Passagierkapazitäten im gesamten System bedeutete. Wenn es also gelänge, die devianten Praktiken der Passagiere zu unterbinden, wäre die zentrale Quelle von Ineffizienz und mangelnder Zirkulation abgestellt.

Arnolds Entdeckung eines statistischen Zusammenhangs zwischen dem individuellen Verhalten der Passagiere und der Gesamtleistung des Systems mag heute vielleicht banal erscheinen. Dennoch ermöglichte sie etwas absolut Entscheidendes: Sie codierte die einzelnen devianten Praktiken der Passagiere als nicht zu unterschätzende Störungen des Gesamtsystems. Damit sprach Arnold zwar einerseits den einzelnen Subjekten eine durchaus relevante Handlungsmacht zu, ließ aber andererseits ihre Disziplinierung und Normierung umso dringlicher erscheinen.

III: Disziplinierung und Polizeimacht

In Folge dieser Erkenntnisse rückte die Frage ins Zentrum, wie man möglichst effizient auf die Praktiken und Bewegungen der Passagiere einwirken konnte. Dabei kam eine altbewährte Herrschaftstechnik in den Blick, die Foucault als „Disziplinen des Körpers“²⁷ bezeichnet hat. Knapp gesagt besteht ihre Funktion vor allem darin, Subjekte zu produzieren, die als lernfähige, disziplinierte und produktive Individuen in die jeweils hegemonialen gesellschaftlichen Institutionen der Ökonomie, Politik oder Kultur integriert werden können.

Ähnlich wie die Verfahren libertärer Herrschaft und gouvernementaler Zirkulationsregime lässt sich die Genese dieser Herrschaftstechniken bereits über hundert Jahre vor der Eröffnung der New Yorker Subway verorten. In den Institutionen des Gefängnisses, der Schule, der Kaserne und der Klinik entfalten sich im Verlauf des 18. Jahrhunderts jene Dispositive, die bekanntermaßen von Michel Foucault als zentrale Instanzen der Disziplinierung beschrieben wurden.²⁸ Die Durchsetzung dieser Regime ist zugleich untrennbar mit der Entwicklung polizeilicher Institutionen verbunden, die einen unmittelbaren Zugriff auf die Körper der Subjekte erlauben. Dies schien auch Arnold bewusst zu sein, wenn er für

27 Foucault: *Der Wille zum Wissen: Sexualität und Wahrheit* Band 1, S. 168.

28 Siehe unter anderem: Foucault, Michel: *Überwachen und Strafen*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1977. Vgl. dazu Schneider, Ulrich Johannes: *Michel Foucault*, Darmstadt: Primus 2006 vor allem S. 47ff., S. 118ff. und S. 167ff.

den massiven Einsatz von staatlichen Ordnungskräften zur Durchsetzung des geordneten Be- und Entladens plädierte: „suitable police regulation upon the platforms of the station should be provided in order to properly control such individuals as may, through selfish motives, interfere with the prompt closing of the doors.“²⁹

Sehr zum Ärger Arnolds waren jedoch vor allem die uniformierten Stationsaufseher dafür verantwortlich, die Passagiere mit lauten Rufen und gelegentlicher Gewaltanwendung in und aus den Waggons zu treiben. Eine eigene unabhängige Transitpolizei erhielt die Subway erst im Jahre 1953. Bis dahin beschäftigten die Betreiber private Sicherheitsdienste. Ihre primäre Aufgabe war die Sicherstellung des geordneten Ein- und Aussteigens sowie die Durchsage der Haltestellen, auf einzelnen Strecken hatten sie aber zudem das Recht, Passagiere zu verhaften. Diese sogenannten *Special Patrolmen* erlangten bald einen Ruf als brutale und rigorose Ordnungshüter, deren oftmals rabiate Praktiken in der Koordination der Passagiermassen Gegenstand zahlloser Beschwerden wurden.³⁰ Sie disziplinierten die Passagiere nicht nur mit körperlicher Gewalt, sondern vor allem mit befehls gleichen Anordnungen. Gerade die Anweisungen „Watch your Step!“ und „Step Lively!“, mit denen die Aufseher unentwegt die Massen kommandierten, wurden rasch zu einem Sinnbild für die Passagiererfahrung der New Yorker.³¹

Neben diesen Strategien in der Disziplinierung der Passagiere lassen sich rückblickend noch zwei weitere Strategien ausmachen, die auf die Homogenisierung und Konformität des Verhaltens der Massen abzielten. Dies betrifft zunächst die Installation von Zeichensystemen, wie Warnhinweisen, Richtungsanzeigern oder Verbotsschildern. Sie hielten in den Dekaden nach der Eröffnung verstärkt Einzug in die Territorien der Subway und riefen dabei eine Vielzahl von Konflikten hervor.³² Mindestens ebenso wirkmächtig war jedoch die Implementierung von Verhaltensanforderungen in die technischen Apparaturen der Subway selbst. Diese Inskriptionen, mit denen die Ingenieure und Designer versuchten,

29 Arnold: *Report No. 1-7 on the Subway of the Interborough Rapid Transit Company of New York City* Report No. 1, S. 6.

30 Vgl. New York City Transit Authority: *The New York City Transit Police Department: History and Organization*, Dezember 1990, interner Bericht, einsehbar im Archiv des New York Transit Museums.

31 Bereits kurz nach der Eröffnung fanden sie sich auf Plakaten, Postkarten und nicht zuletzt in unzähligen Subway Songs wieder. Vgl. Stalter, S.: „The Subway Crush: Making Contact in New York City Subway Songs, 1904–1915“, *The Journal of American Culture* 34/4 (2011), S. 321–331, hier S. 325f.

32 Dies wird ausführlicher beleuchtet in: Höhne, S.: *Maschinen-Barbare: Städtischer Nahverkehr und die Zivilisierung der Großstadt*, *Informationen moderne Stadtgeschichte* 1 (2015), S. 42–56.

die Interaktionen der Passagiere mit den Elementen des Systems zu steuern und deviante Praktiken zu verunmöglichen, sollen im nächsten Abschnitt genauer dargestellt werden.

IV: Inskriptionen, Modularisierung und Blackboxing

Beeindruckt von den Modellen und Berechnungen Arnolds setzten die Betreiber der Subway in den folgenden Jahren zahlreiche seiner Vorschläge in die Tat um. Dies betraf zunächst die Stationen, deren Interieurs zu Beginn noch den Gestaltungsprinzipien des viktorianischen Zeitalters verpflichtet und mit prachtvollen Mosaiken und ornamentalen Elementen ausgestattet waren. Rasch sollte jedoch auch hier der Geist modernistischer Rationalität Einzug halten. Federführend dabei war der Architekt und Ingenieur Squire J. Vickers (1872–1947), dem im Jahre 1906 die Gestaltung des rasant expandierenden Systems übertragen wurde. Als Verfechter des *Efficiency Movement* und imprägniert von den ästhetischen Prinzipien des Utilitarismus sollte er in den kommenden 36 Jahren in der Subway ein ästhetisches wie funktionalistisches Gestaltungsregime verwirklichen, das auf den Paradigmen nüchterner Formsprache und der Emphase funktionaler Strukturen beruhte.³³ Einer seiner ersten Schritte war dementsprechend die Transformation der Stationen auf Basis der Erkenntnisse Arnolds. Bereiche mit erhöhtem Passagieraufkommen wurden erweitert, Engpässe in den Korridoren verbreitert und Zwischengeschosse als Wartebereiche installiert. Zugleich war man bemüht, scharfe Kanten und Ecken zu vermeiden, um den Fluss der Passagiere zu beschleunigen und trotz der Überfüllung die Verletzungsraten möglichst gering zu halten.³⁴

Diese baulichen Interventionen waren zwar teilweise recht aufwendig, sie erlaubten aber auch eine effizientere Verteilung der Passagiere an den Bahnsteigen und auf die einzelnen Waggonen. Dieses Raumarrangement führte nun tatsächlich zu einer immensen Erhöhung der Zirkulation im System, wie Vickers nicht ohne Stolz immer wieder betonte.³⁵ Während die City Hall Station unter dem Rathaus das unangefochtene

33 Vickers, Squire J.: „Design of Subway and Elevated Stations“, *The Municipal Engineers Journal* 3/9 (1917), S. S.114–120, hier S. 114. Siehe auch: Vickers, Squire J.: „The Architectural Treatment of Special Elevated Stations of the Dual System, New York City“, *Journal of the American Institute of Architects* 3/11 (1915).

34 Vgl. Framberger, David J.: „Architectural Designs for New York’s First Subway“, *Historical American Engineering Record: Interborough Rapid Transit Subway (Original Line) NY-122*, New York City 1979, S. 365–412.

35 Vgl. Vickers: „Design of Subway and Elevated Stations“.

Juwel des Systems war und mit großzügigen Raumarrangements und prachtvollen Ornamenten den ersten Passagieren den Atem verschlug, sollte Vickers Gestaltung der neuen Stationen dagegen eher spartanisch und funktional ausfallen. Sie glichen mehr utilitaristischen Boxen als „Kathedralen des Fortschritts“. Zwar waren die Stationen nie absolut identisch, dennoch wurden auch die Prinzipien der Standardisierung mehr und mehr durchgesetzt. All diese Momente zielten darauf ab, das Verhalten der individuellen Passagiere zu disziplinieren und die Effizienz des Gesamtsystems zu erhöhen.

In den wohldurchdachten Installationen von Barrieren, Wartebereichen und Korridoren wird nun jene Disziplinartechnik wirksam, die Foucault als „Kunst der Verteilungen“ bezeichnet hat.³⁶ Wenn sich diese „gegen die ungewissen Verteilungen, gegen das unkontrollierte Verschwinden von Individuen, gegen ihr diffuses Herumschweifen, gegen ihre unnütze und gefährliche Anhäufung“³⁷ richtet, wird deutlich, warum die Anwendung dieser Techniken auch im Hinblick auf die Passagiere plausibel erschien. Im Gegensatz zu den Institutionen der Gefängnisse und Kasernen ging es hier jedoch nicht um eine Fixierung der Subjekte in einem stabilen Raum, sondern um eine Art Regierungskunst der verteilenden Zirkulation.³⁸

So erfolgreich sich diese Verfahren auch erweisen, so sollte eine zentrale Idee Arnolds jedoch scheitern: die Trennung der Waggontüren in Ein- und Ausgänge. Ein Testlauf von nach Arnolds Vorgaben umgerüsteten Zügen im Februar 1909 zeigte, dass dies wenig praktikabel war, da die Passagiere die Beschriftungen einfach ignorierten.³⁹ Während in Folge der Analysen Arnolds die logistischen Paradigmen der technischen Optimierung, Berechenbarkeit und Standardisierung in immer mehr Bereichen zum Tragen kamen, wurde zugleich immer deutlicher, dass sich im Gegensatz zu den technischen Apparaturen die Passagiere als wesentlich resilienter gegenüber den Versuchen erwiesen, sie in die systemische Operationslogik der Subway zu integrieren.

Um diesem Problem zu begegnen, sollten die Anrufungen und Ermahnungen der Aufseher und Ordnungskräfte durch technische Verfahren verstärkt und in alle Bereiche des Systems übertragen werden. Inspiriert vom Erfolg des neuen Mediums der Radioübertragung experimentierte man bereits früh mit Lautsprechersystemen, um die Kommandos

36 Vgl. Foucault: *Überwachen und Strafen*, S. 181ff.

37 Ebd., S. 183.

38 Vgl. dazu Joyce, Patrick: *The Rule of Freedom: Liberalism and the Modern City*, London: Verso 2003, S. 210ff.

39 Sansone, Gene: *New York Subways: An Illustrated History of New York City's Transit Cars*, Baltimore: Johns Hopkins University Press 1997, S. 68.

des Personals in alle Waggon zu übertragen. Die Durchsagen aus den von den Waggondecken hängenden Megaphonen waren jedoch so unverständlich, dass man diese Technik bald wieder deinstallierte.⁴⁰ Zudem wurden die Betreiber immer wieder mit Beschwerden über die mangelnde Beleuchtung und unerträgliche Hitze in den Waggon konfrontiert. Die angespannte Finanzlage der Betreibergesellschaften ließ jedoch oftmals nur eine äußerst spartanische Ausstattung der Waggoninterieurs zu.⁴¹ Nichtsdestotrotz sollten auch hier die Paradigmen technischer Effizienz Einzug halten. Der ganze Stolz der Ingenieure war die im Jahre 1915 implementierte Technologie zum ferngesteuerten bzw. automatischem Öffnen und Schließen der Waggon Türen. Sie erforderte zudem nur noch einen einzigen Zugbegleiter, was zu massiven Entlastungswellen des Personals führte.

Der weiter rasant ansteigenden Überfüllung und Verstopfung konnte man trotz dieser Erfolge jedoch kaum Einhalt gebieten. Stattdessen brach die Subway weiter einen Auslastungsrekord nach dem anderen.⁴² An dieser Überlastung sollten auch die erfolgreich umgesetzten Vorschläge Arnolds nichts ändern, trotz der Tatsache, dass man so die Taktung von 29 auf 33 Züge pro Stunde erhöhen konnte. Angesichts der immer weiter ansteigenden Passagierzahlen versuchten die Ingenieure fieberhaft mit immer neuen Vorschlägen und Analysen die Effizienz der Subway zu steigern. Dabei fanden die logistischen Imperative des Maschinellen bald Anwendung in den Gestaltungen der Waggoninterieurs, die nun hinsichtlich einer normierten Maximal- und Idealbelastung entworfen wurden. Wenn man im Zuge dessen begann, die Passagiere idealtypisch in den Waggon zu verteilen, kamen auch ihre Körper auf eine neue Weise in den Blick (Abb. 3).

Dieser Entwurf zeigt deutlich, wie sich die Standardisierung der Ladekapazität der Waggon mit der Normierung der Passagierkörper verbindet. Bereits Arnold hatte im Zuge der Berechnung des maximalen Fassungsvermögens vorgeschlagen, den Normumfang des Passagiers auf

40 Ebd., S. 149.

41 Giovannini, Joseph und Amash, Carissa: *Subway Style. 100 Years of Architecture and Design in the New York City Subway*, New York: Stewart, Tabori & Chang 2004, S. 210; Sansone: *New York Subways*, S. 155ff. Zudem wurden im Zuge der Vorbereitung für die New Yorker Weltausstellung 1939 neue Modelle eingeführt, die nun auch mit Anzeigensystemen für Strecken und Richtungen ausgestattet waren. Vgl. Ebd., S. 98.

42 Hatte man im Jahr von Arnolds Erhebungen bereits die Marke von 800.000 Passagieren täglich durchstoßen, so sollte das System sechs Jahre später bereits 1,2 Millionen Passagiere zu bewältigen haben. Vgl. Hood, Clifton: „The Impact of the IRT on New York City“, *Historical American Engineering Record: Interborough Rapid Transit Subway (Original Line) NY-122*, New York City 1979, S. 145–206, hier S. 147.

ein wenig mehr als 30 mal 45 cm (12 x 18 inch) festzulegen.⁴³ Im Jahre 1914 definierte die Betreibergesellschaft zudem einen Platzstandard von 0,37m² (4 Square Feet) für die stehenden Passagiere.⁴⁴ Diese Maße wurden nun produktiv gemacht und in der Gestaltung einer Vielzahl von technischen Elementen der Subway inskribiert: von den Sitzordnungen und Raumabständen bis hin zu den Eingangsschleusen und Zeichensystemen. Damit formierte sich ein machtvolleres Körperdispositiv, das um den errechneten Idealkörper des Passagiers einen Normalbereich festlegte und Abweichungen über einen bestimmten Toleranzwert sanktionierte. Indem die Norm so eine Unterscheidung zwischen normalen und anormalen Körpern erzeugte, evozierte sie den Ausschluss all jener Körper, die außerhalb des Normalbereichs fielen, vor allem Behinderte und alte Menschen.

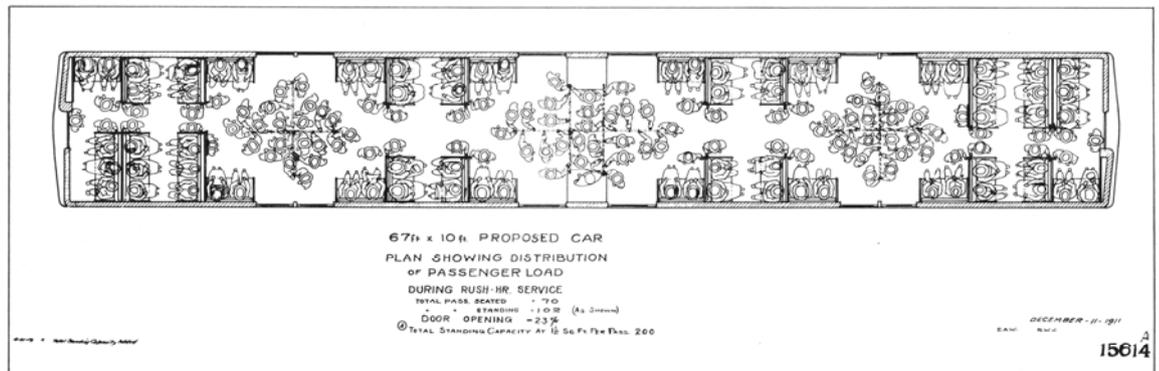


Abb. 3: Proposed BRT Subway Car Passenger Load During Rush-Hour Service (1913). Diese Zeichnung aus dem Archiv des New York Transit Museums zeigt die erwünschte Passagierkapazität in den ab 1915 eingesetzten Standardwaggons der Subway.⁴⁵

Indem die Passagierkörper nun unter dem technischen Terminus von *Load* beschrieben, quantifiziert und normiert wurden, konstituierte sich ein Wissensregime, das nicht nur von allen individuellen Merkmalen der

43 Arnold: *Report No. 1-7 on the Subway of the Interborough Rapid Transit Company of New York City* Report No. 3, S. 33.

44 Des Weiteren wurde das Volumen an Luft, welches jedem Passagier zugestanden wurde, im Jahre 1916 von dem Subway Ingenieur Daniel L. Turner auf 0,52 Kubikmeter (18,5 ft³) festgelegt. Vgl. Statement of D.L. Turner, Deputy Engineer of Subway Construction, Appendix IV, S. 191, Report of Commission on Building Districts and Restriction, 1916. Erneut abgedruckt in: The City Club of New York: *Subway Overcrowding*, New York City 1930, S. 5f. Vgl. auch: Levine, Richard: „Seeking Bearable Level of Subway Discomfort“, *The New York Times* (1987).

45 Der genaue Ursprung dieser Zeichnung ist nicht mehr zu rekonstruieren, sie findet sich jedoch abgedruckt in Giovannini/Amash: *Subway Style. 100 Years of Architecture and Design in the New York City Subway*, S. 209.

Passagiere abstrahierte, sondern auch ihre Innenleben ausblendete. Das Verfahren des Blackboxing operierte dabei als Methode zur Reduktion von Komplexität. Indem man ein System allein auf Input und Output hin betrachtet und dessen internen Funktionen abdunkelt, erlaubt dies eine einfachere Handhabung.⁴⁶ Dieses Moment des Blackboxing kommt hier gleich auf mehreren Ebenen zum Tragen. So ist nicht nur die Subway selbst eine Ansammlung von Containern, die durch die dunklen und unüberschaubaren Röhren unter der Stadt rasen, auch ihre Passagiere werden als Containersubjekte verstanden, als eine Masse von zirkulierenden Black Boxes.⁴⁷ Damit wird die Grenze zwischen dem Innenleben der Subjekte und ihrer weitgehend technisierten Umwelt verfestigt. Zugleich wird die menschliche Psyche als unergründbare Apparatur codiert und sich allein auf die Analyse von Reiz und Reaktion beschränkt.

Wenn das Verfahren des Blackboxing zudem eine notwendige Bedingung für die Normierung der Passagiersubjekte darstellt, so erlaubt es zugleich ihre Homogenisierung. Dies verwirklicht sich vor allem durch eine spezifische Form der Abstraktion, in der die Passagierkörper von Zuschreibungen ihrer Hautfarbe oder ihres Geschlechts enthoben werden. Stattdessen erscheinen sie als normierte materiell-logistische Entitäten, die in das maschinelle Ensemble des Transits integriert werden können. Damit kommen die Passagiere in den Wissensregimen der Logistik nun primär als außengeleitete und normierte Containersubjekte in den Blick, die durch Modelle von Input und Output gesteuert werden sollen. Allerdings wäre es verkürzt, diese Dynamiken allein als Ausdruck einer Entsubjektivierung oder Verdinglichung zu deuten. Im Gegenteil ist gerade die Erfassung des einzelnen als normiertes Frachtgut eine Technik, die den Passagieren klare Subjektpositionen zuweisen soll und sie diskursiv mit normierten Merkmalen und Anforderungsprofilen ausstattet.⁴⁸

46 Zur Geschichte und Funktion des Blackboxings vgl. ausführlicher: Klose: *Das Container-Prinzip*, S. 211ff. Zur Definition dieses Prinzips in der *Actor-Network Theory* siehe: Latour, Bruno: *Die Hoffnung der Pandora: Untersuchungen zur Wirklichkeit der Wissenschaft*, 4. Aufl., Frankfurt am Main: Suhrkamp 2002, S. 373.

47 Zum Begriff des *Containersubjekts* vgl.: Klose, Alexander: „Who do you want to be today? Annäherungen an eine Theorie des Container-Subjekts“, in: Insa Härtel und Olaf Knellessen (Hrsg.): *Das Motiv der Kästchenwahl: Container in Psychoanalyse, Kunst, Kultur*, Psychoanalytische Blätter 31, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2012, S. 21–38.

48 Die Momente der Entsubjektivierung sind zumindest Foucault zufolge allenfalls in literarischen Techniken möglich, wie beispielsweise bei Nietzsche oder Bataille sichtbar wird. Vgl. Foucault, Michel: *Der Mensch ist ein Erfahrungstier: Gespräch mit Duccio Trombadori*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1996, S. 27. Erst bei Agamben werden die Phänomene des entsubjektivierten *blanken Lebens* thematisiert. Vgl.

Die Normierung der Passagiere als funktionale Körper des Gesamtsystems erlaubte auch die Implementierung einer weiteren zentralen Wissenstechnik aus dem Feld der Logistik: der Modularisierung. Vereinfacht gesagt, ermöglichte sie die Segmentierung komplexer Systeme in jeweils kleinere Einheiten zur Optimierung der Leistung und Steuerung der gesamten Struktur. Dafür war vor allem ein Moment von Bedeutung: die Normierung der einzelnen Elemente sowie ihre Codierung als funktional äquivalent. Diese Verfahren bildeten die Voraussetzung für ihre dynamische Anordbarkeit, Gruppierung und potentielle Ersetzbarkeit. Dies mag im Rückblick trivial erscheinen, diese Wissenstechnik stellte jedoch eine entscheidende Ressource infrastrukturerter Gesellschaften in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts dar.⁴⁹ Diese Idee lässt sich ebenso in den Konzeptionen der Passagiermasse finden, deren einzelne Elemente nun als funktional äquivalent angesehen wurden. So rückte mit der Normierung der Körper auch die Frage nach ihrer möglichst optimalen Anordnung ins Zentrum der Aufmerksamkeit der Ingenieure. Während man einerseits möglichst vielen Passagieren einen komfortablen Transit ermöglichen wollte, erlaubte andererseits eine geringe Anzahl von Sitzen eine höhere Ladekapazität der Waggons, was besonders zu den *Rush Hours* dringend nötig war. Trotz der Anstrengungen der Ingenieure und Manager blieb die massive Überfüllung der Waggons über Dekaden hinweg ein zentrales logistisches Problem. Zwar hatte man sich bereits kurz nach der Eröffnung von dem Slogan „A Seat for each Passenger!“ verabschiedet, allerdings war die Frage, ob und wie man die Überladung der Waggons effektiv unterbinden konnte, noch immer ungeklärt.

V: Abstand und Anstand: Eine Containerethik

Der Lösung dieses Problem nahm sich nun eine Gruppe von Ingenieuren und Planern des New Yorker *City Club* an, einem Zusammenschluss aus einflussreichen Technokraten, Politikern und Ingenieuren, die sich wie

Agamben, Giorgio: *Homo sacer: Die souveräne Macht und das nackte Leben*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 2002.

49 Dies betont auch der amerikanische Kulturwissenschaftler John G. Blair, der das Organisationsprinzip der Modularisierung ab 1900 in einer Vielzahl kultureller Phänomene entdeckt: von der Gliederung der Lehrpläne an den amerikanischen Eliteuniversitäten und dem Aufbau der Fabriken bis zur Struktur von Wolkenkratzern, Poesie, Blues oder Jazz. Vgl. Blair, John G.: *Modular America: Cross-Cultural Perspectives on the Emergence of an American Way*, Westport, Connecticut: Greenwood Press 1988, S. 2. Ich danke Alexander Klose für den Hinweis auf diese Arbeit.

Arnold den Leitideen des *Efficiency Movements* verbunden fühlten. Der *City Club* legte im Jahre 1930 eine vielbeachtete Studie vor, in der die Probleme des „Subway Overcrowding“ ebenso minutiös dokumentiert wie auch Lösungsvorschläge aufgezeigt wurden.⁵⁰ Dabei waren es auch die Verfahren der Quantifizierung, Rationalisierung und Standardisierung, die als Allheilmittel der chaotischen Zustände beschworen wurden: „it is not too late now to set up standards.“⁵¹

Besonderes Anliegen des *City Club* war die Einführung eines verbindlichen Standards zur Maximalbeladung der Waggons. Dieser sollte jedoch nicht allein den technischen Anforderungen genügen, sondern auch im Hinblick auf Gesundheit, Komfort und Sicherheit der Passagiere entworfen werden. In der Bestimmung dieses Standards griff man auf die logistischen Instrumentarien in der Erfassung der Passagiermassen aus Arnolds Studien zurück. Im Unterschied zu Arnold beschrieb der *City Club* die Zustände im System jedoch nicht nur als ineffizient, sondern zugleich auch als „inhuman“⁵² und „evil“.⁵³ Dabei gab man der Sorge um die fragilen Körper der Passagiere Ausdruck und beklagte die Strapazen und Verletzungen, die ihnen von Seiten der rabiaten Ordnungshüter wie Mitpassagiere zugefügt wurden: „The actual physical injuries incurred from violent methods used by stronger passengers in boarding and leaving trains and the strong-arm methods of guards who pack the passengers in, are numerous and serious.“⁵⁴

Damit adressierte der *City Club* einerseits die Passagiere als normierte Menge, nahm aber andererseits auch die Perspektive der einzelnen Subjekte ein. Hier wurde der Passagier vor allem als erschöpftes Subjekt codiert, dem mit Rücksicht auf die Strapazen des täglichen Transits eine zumindest rudimentäre Ethik zugestanden werden sollte. So formulierte der *City Club* ein Set von Minimalstandards utilitaristischer Passagierrechte, die in vier Prinzipien dargelegt wurden:

- 1: Every Passenger should have some handle or support that he can grasp to steady himself.
- 2: Every standing passenger should have enough room to move his arms freely, for instance, to reach to his pockets for a handkerchief if necessary.
- 3: Every standing passenger should be far enough from his neighbor so that his face shall not be directly before that of another person.

50 The City Club of New York: *Subway Overcrowding*. Dass die Studie selbst keinerlei Namen ihrer Verfasser nennt, scheint den Anspruch rationaler Wissenschaftlichkeit und Objektivität noch unterstreichen zu wollen.

51 Ebd., S. 5.

52 Ebd., S. 4.

53 Ebd., S. 18.

54 Ebd., S. 4.

4: There should be room enough for a passenger to move freely towards an exit as the train approaches his destination.⁵⁵

In den Augen des *City Clubs* basierten diese Festlegungen jedoch nicht primär auf rational-logistischem Kalkül, sondern zielten auf die Festlegung eines „standard of human decency“.⁵⁶ Bezeichnenderweise war dieser für die Ingenieure des *City Club* allerdings mathematisch genau berechenbar. Unter Berücksichtigung dieser vier Prinzipien konnten nun komplexe Verteilungsszenarien für die Passagiere in den Waggons modelliert werden: man experimentierte mit möglichen Variationen in den Ausgestaltungen der Interieurs und analysierte die Bewegungen der Passagiere beim Ein- und Aussteigen. Im Ergebnis konnte jedem Passagier ein Raumvolumen von 0,24 Kubikmetern (8.5 ft³) zugesprochen werden: ein Wert, der minutiös über die Dimensionen der Waggons und der durchschnittlichen Belegung errechnet wurde.⁵⁷ Diese Verteilungsethik wurde zudem in Diagrammen veranschaulicht, die auch zeigen, wie die Passagiere nun allein als normierte und abstrakte Körper in den Blick kamen, die in Formationen und Reihungen in den Waggons angeordnet werden konnten (vgl. Abb. 4).

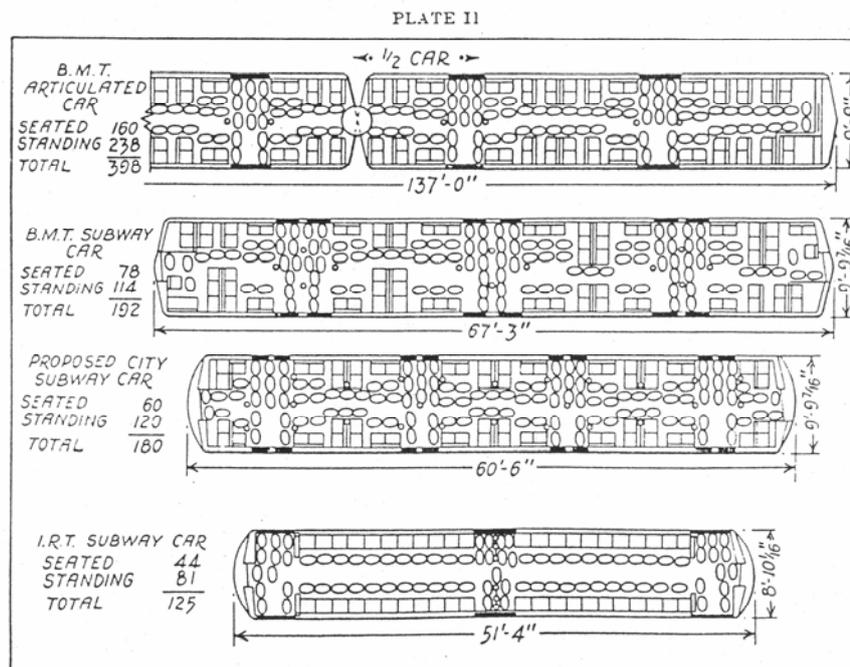


Diagram of 4 types of subway cars showing arrangement of seats and possible location of standing passengers according to the principles determined by City Club for standard load.

Abb. 4: Die Verteilung der Passagiere nach den Prinzipien der Containerethik.⁵⁸

55 Ebd., S. 7.

56 Ebd.

57 Vgl. Ebd., S. 5.

58 Entnommen aus: Ebd., S. 9.

Die errechneten Verteilungen der Körper stellen eine bemerkenswerte Rationalisierung der Zumutbarkeit menschlicher Nähe dar. Sie sind zugleich Ausdruck einer Containerethik, die bestrebt ist, eine Mindestdefinition der Würde der Passagiere über quantifizierbare „Territorien des Selbst“⁵⁹ herzustellen. Dass es sich bei den Standardisierungsvorschlägen des *City Club* um eine Form logistisch-technokratischer Ethik handelt, wird auch daran deutlich, dass hier eine Norm erarbeitet und begründet wurde, die sich auf eine quasi natürliche und universelle Würde der Passagiersubjekte beruft.

In dieser Kopplung von Abstand und Anstand gelingt nun etwas Entscheidendes: Man ist in der Lage, die technische Norm der Maximalbelastung der Waggons mit einer sozialen Norm körperlicher Nähe in Beziehung zu setzen. Hier haben wir also einen Moment, der besonders eindringlich zeigt, wie die Paradigmen des Maschinellen unmittelbar darauf abzielen, die Sphären des menschlichen Miteinanders zu strukturieren. Indem sich die Bereiche technischer Normierung, sozialer Norm und logistischer Normalisierung miteinander verschalteten, sollten die maschinellen Dispositive der Subway infrastrukturierte Körper hervorbringen, die berechenbar, fügsam und produktiv gemacht werden konnten.

Dass sich die Entfaltung dieses Prozesses normierender Abstraktion allerdings über mehrere Dekaden erstreckte, wird deutlich, wenn man die Darstellungen der Waggoninterieurs aus den Abbildungen 3 und 4 vergleicht. Lassen sich in der ersten Zeichnung von 1915 bei genauem Hinsehen noch Abweichungen und Individualisierungen der einzelnen Passagierkörper erkennen, so sind sie in Letzterer einige Jahre später bereits identische Containerkörper, die in Reih und Glied angeordnet wurden. Die kunstvolle Verteilung der normierten Körper der Passagiere im Raum und die erfolgreiche Disziplinierung ihrer Praktiken erlaubte zudem ihre genauere statistische Erfassung. Dabei war es vor allem diese Verschränkung der sozialen und technischen Norm, die es gestattete, eine direkte Linie zwischen den individuellen Passagieren und der bio-politischen Gesamtheit der subterranean Bevölkerung zu ziehen. Dieser Wirkungsweise der Norm kommt auch innerhalb des foucaultschen Theoriemodells eine entscheidende Scharnierfunktion zu: durch sie wird es möglich, zwischen der Disziplinierung der Körper und der Biomacht der Bevölkerungsregulierung zu vermitteln: „Die Norm, das ist

59 Vgl. Goffman, Erving: *Das Individuum im öffentlichen Austausch*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1974, S. 83ff.

das, was sich auf einen Körper, den man disziplinieren will, ebenso gut anwenden lässt wie auf eine Bevölkerung, die man regulieren will.“⁶⁰

Im Bestreben des *City Club*, den einzelnen Containerkörpern spezifische Praktiken zuzugestehen, wie das Recht, sich festzuhalten oder die Möglichkeit, in die eigenen Taschen zu greifen, wird eine Herrschaftstechnik sichtbar, welche die Passagiere auf eine ganz spezifische Art disziplinieren sollte. Diese Verfahren zielen dabei auf zwei Dimensionen ab: Sie sind einerseits bestrebt, die Subjektkörper und ihre Praktiken unter ein rigides sozio-technisches Regime zu unterwerfen. Andererseits wollen sie die Kräfte der Individuen entfalten und nützlich machen. Die Disziplintechnologien, die Foucault in den Institutionen des 18. Jahrhunderts entdeckt, gelangen damit zwar auch hier zur Anwendung, jedoch mit entscheidenden Verschiebungen. Während die Soldaten, Kranken oder Delinquenten vor allem in Hinblick auf ihre organische Produktivität adressiert wurden, werden die Passagiere nun als Elemente einer technischen Apparatur codiert. War der Körper in den früheren Disziplinarregimen noch ein Organismus, der gemäß seiner natürlichen Kräfte und organischen Leistungsfähigkeit produktiv gemacht werden musste, erscheint er nun als normierter Container einer komplexen maschinellen Vorrichtung, deren technischen Anforderungen er genügen muss um transportierbar zu sein.

Somit ist letztlich auch für den *City Club* das zentrale Argument zur Verbesserung des Systems nicht die Sorge um das Wohlergehen der Passagiere, sondern die Schwächung ihrer Arbeitskraft in Folge der Strapazen des Pendelns. Dies wird spätestens dann offenkundig, wenn die Autoren unter der Überschrift „The Great Economic Loss to the Riding Public“ schreiben:

Who can estimate the reduction of work capacity of an employee who has to travel for an hour in the morning with the struggling mass that is forced into our inadequate transit facilities? If it could be measured in money values, it would undoubtedly run into many millions of dollars – lost – wasted. How much happiness is destroyed, how much leisure time is spoiled by the terrific nervous strain involved into getting home after a hard day's work! To translate these things into charts is impossible, but their economic and social importance cannot be overestimated – and they are on the loss side of the ledger.⁶¹

Dieses Zitat ist in mehrerlei Hinsicht aufschlussreich: hier bedauert man nicht nur ausdrücklich die unmögliche Inwertsetzung und statistische

60 Foucault, Michel: *In Verteidigung der Gesellschaft: Vorlesungen am Collège de France (1975-76)*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1999, S. 298.

61 The City Club of New York: *Subway Overcrowding*, S. 5.

Messung des verlorenen Glücks der Passagiere (um sie dann dennoch mit Millionen von Dollars zu beziffern), sondern formuliert ihr Elend vor allem auch als ökonomisches Problem. Dies mag jedoch ein strategisches Argument sein, um den Forderungen des *City Clubs* Gewicht zu verleihen. Dass die Ideen des Clubs zur Begrenzung der Waggonbeladung letztlich nur teilweise berücksichtigt wurden, liegt auch daran, dass die Betreiber auf jeden zahlenden Kunden angewiesen waren und nicht daran dachten, den Zugang zu reglementieren. Dennoch erwiesen sich die Instanzen der Quantifizierung und Normierung, des Blackboxing und der Rationalisierung, welche sich in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts in der Subway entfalteten, als erstaunlich stabile Momente im Subjektverständnis der Passagiere und ihrer Körper. Wie ich hoffe gezeigt zu haben, kommt dabei den neuen logistischen wie technischen Regimen eine entscheidende Rolle zu. Ganz ähnlich wie die Arbeiter in den Fabriken, deren einzelne Arbeitsschritte in den Analyseverfahren des Scientific Management sowie später des Fordismus erfasst, bewertet und gesteuert wurden, sollten nun auch die Passagiere codiert und ihre Praktiken optimiert werden. Erst im Verlauf der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verkomplizierte sich diese Perspektive, indem man nun auch die individuellen Dispositionen heterogener Passagiergruppen mit wissenschaftlichen Methoden adressierte. Zudem begann man ab den 1970er Jahren sogar verstärkt, die einzelnen Passagiere nach ihrem Befinden zu befragen und diese Erfahrungen in Managemententscheidungen zu berücksichtigen.⁶² Allerdings stellen die quantifizierenden Verfahren der Logistik in der Erfassung und Steuerung der Passagiere bis heute dominante Instrumente dar.

Fazit: Vom Container zum Containment

Wie stark sich im Verlauf der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Subjektcodierungen des Passagiers vom barbarischen Mob zu steuerbaren Containern wandelte, zeigt sich besonders deutlich in einer Serie von Postern der New York Subways Advertising Company aus dem Jahre 1946, die das Ziel hatten, Firmen für Werbung in der Subway zu gewinnen. Diese Plakate sind in mehrererlei Hinsicht aufschlussreich. Nicht nur gelten sie unter Designhistorikern als bedeutende Zeugnisse modernis-

62 Beispielsweise in: Bronzaft, Arline L., Dobrow, Stephen B. und O'Hanlon, Timothy J.: „Spatial Orientation in a Subway System“, *Environment and Behavior* 8/4 (1976), S. 575–594; Saegert, Susan: „Crowding: Cognitive Overload and Behavioral Constraint“, *Environmental Design Research* 2 (1973), S. 254–261.

tischer Ästhetik, sie entwerfen auch ein spezifisches Bild des Passagiers (Abb. 5 und 6).⁶³

Für die potentiellen Werbekunden wird ein Bild identischer wie konditionierbarer Passagiere entworfen, die sich den Versprechungen des Konsumismus allein durch die Dauer und die Redundanz der visuellen Signale widerstandlos ergeben. In diesem behavioristischen Subjektverständnis findet sich auch die Idee des außengeleiteten Subjekts wieder, dessen konsumistische Reaktion sich als zwingende Konsequenz auf die tagtägliche Konfrontation mit den Reizen der Werbebotschaften in der Subway darstellt. Zudem wird hier die Subway als geradezu panoptisches Territorium entworfen: mit Slogans wie „No hiding place down there“ wird dabei nicht nur den potentiellen Werbepartnern, sondern auch den Passagieren signalisiert, dass es letztlich unmöglich sei, sich den Steuerungsinstanzen der logistischen Regime zu entziehen.



Abb. 5 u. 6: Subway Cards der New York Subways Advertising Company, um 1946, New York City Transit Museum Archives, File Advertisement (Cars).

Während in den bislang skizzierten Diskursen und Verfahren die Passagiere vor allem als logistische Subjekte in den Blick kamen, stellte die Subway jedoch ebenso eine neue sinnliche Situation dar. Auf Seiten der Passagiere verlangte die immense Überfüllung in den Waggons und die daraus resultierende Enge und höchste Nähe zu den Mitreisenden die Mobilisierung von Abschottungstechniken, deren Ausmaß selbst den City Club in Erstaunen versetzte: „That such conditions prevail, might suggest that the citizens of the city are apathetic to a horrible experience occurring daily and inevitably in the lives of a vast number of them. It is impossible to believe that such apathy exists.“⁶⁴

Dem entgegen ließe sich behaupten, dass das vom City Club beobachtete unbeteiligte Verhalten der Passagiere eine durchaus angemessene Reaktion auf ihre logistische und durchrationalisierte Umwelt darstellte.

63 Giovannini, Joseph und Amash, Carissa: *Subway Style. 100 Years of Architecture and Design in the New York City Subway*, New York 2004, S. 183f.

64 The City Club of New York: *Subway Overcrowding*, S. 10.

Die Techniken der Abschottung und des Containments, die sie dabei mobilisierten, verstärkten die Grenze zwischen den Innenwelten der Subjekte und ihrer Umgebung. Das, was man auf den ersten Blick als apathisches Verhalten der Passagiere deuten mag, erweist sich bei genauerem Hinsehen als ein komplexes Arrangement an kulturellen Praktiken, mit denen die Subjekte diese Erfahrungswelten zu bewältigen versuchten. Somit bezeugt sich in dieser Indifferenz, die unter Begriffen wie „Blasiertheit“ oder „innerer Urbanisierung“ zu einer Chiffre moderner Metropolenerfahrung per se geworden ist, womöglich weniger eine gelungene ästhetische Selbsttransformation bürgerlicher Individuen, wie noch Georg Simmel behauptete. Sie erweist sich vielmehr als Indiz für die erfolgreiche Implementierung logistisch-technischer Steuerungsinstanzen in den Territorien des Urbanen. Damit müssen diese Techniken des emotionalen Containments eher als Folge der Containerisierung der Körper in den neuen infrastrukturierten Umwelten der Städte gesehen werden, denn als ästhetische Strategie der Sinnesmodulation. Glaubt man dem Kulturtheoretiker Hannes Böhringer, zeigt sich doch gerade hier die wahre Funktion jenes Subjektcodes des Containers: „Und wo immer er abgestellt wird, wirkt er wie ein Magnet der Gleichgültigkeit. Er färbt auf Ladung und Umgebung ab. Die Dinge in und um ihn herum verlieren ihren Halt aneinander, erscheinen isoliert und fremd, sie werden ebenfalls zu indifferenten Behältern von austauschbaren Bedeutungen, inneren Funktionen und äußeren Verkleidungen.“⁶⁵

Stefan Höhne, Kontakt: stefan.hoehne (at) metropolitanstudies.de, ist Historiker und Kulturwissenschaftler. Er lehrt und forscht am Center for Metropolitan Studies der Technischen Universität Berlin. Seine Forschungsschwerpunkte sind transatlantische Metropolengeschichte, Theorie und Geschichte urbaner Technikkulturen sowie Revolte und Sabotage im 20. Jahrhundert.

65 Böhringer, Hannes: *Orgel und Container*, Berlin: Merve 1993, S. 12.