

Wiebke Porombka
Heinz Reif
Erhard Schütz
(Hrsg.)

Versorgung und Entsorgung der Moderne

Logistiken und Infrastrukturen
der 1920er und 1930er Jahre

PETER LANG
Internationaler Verlag der Wissenschaften

Vorwort

Das frühe 20. Jahrhundert ist geprägt durch einen umfassenden Ausbau technischer und organisatorischer Funktionszusammenhänge und -ensembles, der sich quer durch alle öffentlichen Bereiche zieht. Die Erhöhung von Umschlaggeschwindigkeiten von Gütern, Personen und Informationen bei gleichzeitiger Vernetzung der technisch-materialen Bedingungen der Übermittlung lässt sich an der industriellen Massenverarbeitung, wie sie im Schlachthof signifikant wird, an dem Ausbau von Verkehrswegen, -techniken und -systemen genauso verfolgen wie etwa an der Entwicklung des Pressewesens, das innerhalb weniger Jahre nicht nur einen beachtlichen numerischen Anstieg zu verzeichnen hat, sondern das auch seine Distributionsgeschwindigkeiten und -reichweiten um ein Vielfaches steigern kann.

Die gesellschaftliche Bedeutung dieser neu entstehenden Logistik- und Infrastruktureinrichtungen reicht über die funktionelle Ebene von Organisation, Distribution und Transport weit hinaus. Vielmehr werden diese Logistik- und Infrastrukturen zu integrativen Medien der Gesellschaft. In ihrer Mittlerstellung zwischen Mensch und Umwelt, zwischen Individuen und gesellschaftlichen Gruppen ermöglichen sie deren Austausch, um zugleich auch die Form dieses Austausches zu präfigurieren. Auf diese Weise haben sie nicht nur Einfluss auf die Herausbildung moderner Räume und ihrer Wahrnehmung, sie werden auch zur Grundlage neu sich herausbildender sozialer Praktiken und Codes.

Im vorliegenden Band werden Logistik- und Infrastrukturen der 1920er und 1930er Jahre untersucht. Er will Theorieansätze, Modelle und exemplarische Einzelperspektiven so konstellieren, dass die Wechselverhältnisse von Menschen und Netzwerken, technischen Systemen, sozialen Beziehungen und kollektiven Träumen in ihrer komplexen Komplementarität erkennbar werden.

Gerade dort, wo in diesem Band die Planungs- und Entstehungsphasen von Infrastrukturen betrachtet werden, treten umso mehr die ihnen inhärenten Intentionen, Ansprüche, Vorstellungen und Bilder in den Vordergrund, die sich fortan mit ihnen verbinden werden. Was mithin neben den medialen Wechselwirkungen von Infrastrukturen und logistischen Praktiken mit sozialen und kulturellen Prozessen immer auch eine Rolle spielt, sind die daraus entstehenden Spannungsverhältnisse, wie sie allem voran in den Entstehungsphasen neuer organisatorisch-technischer Vernetzung von Gesellschaft auftreten.

Dirk van Laak stellt mit seinem Beitrag *Just in time. Zur Theorie von Infrastruktur und Logistik* die historisch-theoretische Basis hierfür bereit. Daran anschließend werden im ersten Teil des vorliegenden Bandes in sozialgeschichtlichen Offenlegungen von Implementierungsprozessen von Infrastrukturen und ihren materialen und organisatorischen Beschaffenheiten nicht nur die Akteure dieser Prozesse in den Blick

genommen, sondern gleichermaßen die Bedingungen oder Probleme, die über das Gelingen oder Scheitern infrastruktureller Entwürfe entscheiden. Thorsten Dame diskutiert in „*Das festeste Kreditinstrument der Stadt*“. *Die Berliner Elektrifizierungspolitik von 1923 bis 1931* die wirtschaftlichen Bedeutungen des Stromsektors. Sabine Röck legt in ihrem Beitrag *Die Berliner Straßenbeleuchtung in der Weimarer Republik* den Fokus auf die wirkungsästhetischen Aspekte von Infrastrukturen und deren administrative Bedingungen und Hintergründe.

Der zweite Abschnitt des Bandes widmet sich den urbanen Infrastrukturen und hier im besonderen dem Ausbau und Wirkungsweisen des Nahverkehrs als der im Stadtbild nicht nur augenscheinlichsten infrastrukturellen Neuerung des frühen 20. Jahrhunderts, sondern auch derjenigen, die nicht nur den urbanen Raum wesentlich verändert, sondern die auch das Leben in den Metropolen einem vollkommen neuen Rhythmus unterwirft. Heinz Reif zeichnet in seinem Beitrag *Verkehrsnetze und Großstadtentwicklung, Ernst Reuters und Martin Wagners Vision der Weltstadt Berlin 1925 bis 1933* die Konzepte des Ausbaus des öffentlichen Nahverkehrs nach und legt dar, inwieweit die Stadtentwicklung selbst durch den zunehmenden Einfluss von Infrastruktureinrichtungen an neue Voraussetzungen und Prämissen geknüpft wird. Mit dem Beitrag von Stefan Höhne *Token Tactics. Artefaktpolitiken in der New York City Subway* wird nun nicht nur der Kontinent gewechselt und der Blick in die USA gerichtet. Höhne untersucht darüber hinaus gerade nicht die neuen Regelsysteme, die Infrastrukturen dem Alltag begeben, sondern die zuweilen durchaus überraschenden und originellen Möglichkeiten, diese Regeln zu unterlaufen. Im dritten Beitrag dieses Abschnitts erläutert Wiebke Porombka unter dem Titel *Im Netz vom Netz. Neupositionierungen im sozialen Raum Nahverkehr*, inwiefern die Nahverkehrsinfrastruktur neue soziale Räume konfiguriert, die sich insbesondere in die Literatur einer Zeit nachhaltig einschreiben, so dass Literatur fortan als eine Art Indikator für die infrastrukturell bedingten Verschiebungen sozialer Konstellationen gelesen werden kann.

Im vierten Abschnitt geht es in der Folge um die Umschlagplätze und Relaisstellen, die konstitutiv für Infrastruktur- und Logistikeinrichtungen sind. Marcus Gräser nimmt sich in seinem Beitrag den wohl am meisten mystifizierten unter diesen Umschlagplätzen an, den Schlachthöfen in Chicago, die zum Sinnbild der kreaturfeindlichen Massentechnik des 20. Jahrhunderts geworden sind. *Chicagos „Eingeweide“: Schlachthöfe als Image* ist dieser Beitrag überschrieben. Mit dem Beitrag von Richard Vahrenkamp geht es noch einmal zurück an die Basis. In *Logistik als Metasystem der Infrastruktur. Die Grenzen der Eisenbahn-Logistik und der Aufstieg der Lastwagen-Logistik 1900 bis 1938* werden unter wirtschaftswissenschaftlicher Perspektive die historischen Vor- und Nachteile zweier Verkehrsinfrastrukturen nebeneinandergestellt.

Nicht fehlenden dürfen in einem Band über Infrastrukturen und Logistikern freilich die Imaginationen und Visionen, die stets mit diesen Einrichtungen und Vernetzungen aufs engste verbunden sind. Sei es, dass sie als Imagologien von Infrastrukturen diesen voraus gehen und so als eine Art Katalysator durchaus Einfluss auf deren reale Entwicklung haben. Sei es, dass Infrastrukturen zum Motor für die Genese neuartiger Vorstellungen und Visionen werden. Erhard Schütz liefert in seinem Beitrag *Kleine Geräte, große Netze. Infra-Wünsche zum Fliegen* die neuen Projektionen eines alten Wunsches, dem des Fliegens, der im 20. Jahrhundert auf reale materiale

Grundlagen gestellt wird. Und schließlich untersucht Andy Hahneemann in *Räume der Herrschaft – Räume der Angst. Infrastrukturelle Raumkonstruktionen in Moderne und Postmoderne* Infrastrukturen als Medien, die Räume konstituieren, die nicht nur Funktions-, sondern immer auch mentale Räume sind.

Die Herausgeber, Berlin im Frühjahr 2011