

Urs Stäheli

Infrastrukturen des Kollektiven: alte Medien – neue Kollektive?

2012

<https://doi.org/10.25969/mediarep/18509>

Veröffentlichungsversion / published version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Stäheli, Urs: Infrastrukturen des Kollektiven: alte Medien – neue Kollektive?. In: *ZMK Zeitschrift für Medien- und Kulturforschung*. Kollektiv, Jg. 3 (2012), Nr. 2, S. 99–116. DOI: <https://doi.org/10.25969/mediarep/18509>.

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Creative Commons - Namensnennung - Nicht kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0/ Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu dieser Lizenz finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/>

Terms of use:

This document is made available under a creative commons - Attribution - Non Commercial - Share Alike 3.0/ License. For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/>

Infrastrukturen des Kollektiven: alte Medien – neue Kollektive?*

Urs Stäheli

KOLLEKTIVITÄT SPUKT SEIT IHREN GRÜNDUNGSJAHREN durch die Soziologie, sie ist allgegenwärtig und taucht aber doch nur am Rande als explizites Thema auf. Eigentlich benennt Kollektivität den Gegenstand der Soziologie schlechthin, so etwa wenn Park und Burgess in ihrer einflussreichen Einführung die Soziologie als »science of collective behavior« bezeichnen.¹ Das *Zusammen-Handeln*, das noch kein gemeinschaftliches Handeln sein muss, ja diesem häufig sogar gegenüber gestellt werden wird, scheint der kleinste Nenner für die verschiedensten Gegenstände der noch jungen Wissenschaft zu sein. In der Kollektivität findet sich jenes Moment, das den Einzelnen transzendiert und eine seltsame neue Dynamik anzeigt. In dieser Allgemeinheit interessiert sich die Soziologie aber kaum für das Kollektive, aus dem Allgemeinen wird in der amerikanischen Soziologie der 1920er Jahre der Sonderfall des *kollektiven Verhaltens* (*collective behavior*) – dieses ist ein Sonderfall, weil es immer dann auftritt, wenn gesellschaftliche Routinen unterbrochen werden, wenn soziale Ordnungen in die Krise geraten, wenn kulturelle Verbindlichkeiten außer Kraft treten. Kollektives Verhalten, obwohl eigentlich der Gegenstand der Soziologie, wird zu dem Bereich, welcher die Gesellschaft überrascht, sie gefährdet und manchmal auch erneuert – und wird trotz dieser fundierenden Funktion zu einem Bereich, der von einer Spezialsoziologie bearbeitet wird.

Man mag sich fragen, warum man sich heute mit der inzwischen etwas angestaubt wirkenden Sub-Soziologie des kollektiven Verhaltens beschäftigen sollte, hat diese doch längst ihren Zenit überschritten und ist in andere Forschungsfelder (z. B. soziale Probleme, soziale Bewegungen, Gruppensoziologie) integriert worden. Ich möchte argumentieren, dass sich für ein gegenwärtiges Verständnis von Kollektivität ein Blick zurück in deren frühe Konzeption in der amerikanischen Soziologie und Literatur lohnt. Kollektivität taucht dort primär als kollektives

* Ich verdanke viele Anregungen einer interdisziplinären Hamburger Antragsgruppe zum Thema »Neue Kollektivitäten«.

¹ Robert E. Park u. Ernest W. Burgess: Introduction to the Science of Sociology, Chicago 1921, S. 42.

Verhalten – also als Prozess und nicht als Aggregatsform auf. Sie wird als ein Gegenstand entdeckt, der sich zwischen die in Europa zeitgleich entwickelte Gegenüberstellung von Gemeinschaft und Gesellschaft einnistet wird, ja, als ein Gegenstand, der ein *Drittes* denkbar macht, das trotz seiner ortlosen Virulenz in der Theoriegeschichte zunehmend zum Opfer der erfolgreichen Dichotomie geworden ist.² Das Nachdenken über *kollektives Verhalten* beeindruckt dadurch, dass es aus einer möglichst einfachen Situation das Soziale zu denken versucht. Erklärt werden soll, wie eine gemeinsame Verhaltensdynamik aus einer bloßen »collection of individuals« entsteht.³ Der Begriff des Verhaltens ist Programm, denn in dieser soziologischen Ur-Situation greifen die üblichen, viel zu anspruchsvollen Theoreme der Soziologie zu kurz. Ein solchermaßen bestimmtes Kollektiv im Prozess muss ohne den Bezug auf Normen und Werte, ohne Bezug auf einen rationalen oder reflexiven Akteur, ohne Bezug auf die Funktionalität kollektiven Handelns – und ohne einen intentionalen Handlungsbegriff auskommen.

Es ist genau diese radikale Ausgangslage, welche die Überlegungen aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch für unsere heutigen Debatten über Kollektivität bedeutsam macht. Denn zunehmend geraten *neue* soziale Phänomene wie *Flash Mobs*, die *Occupy*-Bewegung, *Anonymous*, die *Arabellion* oder *Schwarmtechniken* der Kriegsführung in den Blick, auf welche die klassischen Kategorien von Gruppe, soziale/kulturelle Identität, Netzwerk oder soziale Bewegung nicht mehr richtig passen wollen – allesamt Formen kollektiven Verhaltens, die scheinbar voraussetzungslos aus einer Versammlung von sich fremden Individuen entstehen.⁴ Während in gegenwärtigen Beschreibungen neuer Kollektivitäten stets auf deren mediales Substrat – ihre Konnektivität – hingewiesen wird (z. B. Mobilkommunikation, Twitter, Facebook etc.), scheint die Rolle von Medien in den klassischen Konzepten kollektiven Verhaltens recht unklar. Ich möchte danach fragen, wie sich dieser *primitive* (im Sinne von: möglichst voraussetzungslose) Blick auf die Dynamiken des Kollektiven mit dessen Medien zu verschalten beginnt und ob so möglicherweise auch Hinweise auf die mediale Verfassung von Kollektivität gegeben werden.

² Vgl. Ferdinand Tönnies: *Gemeinschaft und Gesellschaft. Grundbegriffe der reinen Soziologie* (1935), Darmstadt 1991.

³ Jerry Rose: *Outbreaks: The Sociology of Collective Behavior*. New York 1981, S. 12.

⁴ Zentral für das Interesse an neuen Formen der Kollektivität sind besonders die Arbeiten von Eugene Thacker. Siehe Eugene Thacker: *Netzwerke – Schwärme – Multitudes*, in: Eva Horn u. Lucas Marc Gisi (Hg.): *Schwärme – Kollektive ohne Zentrum. Eine Wissensgeschichte zwischen Leben und Information*, Bielefeld 2009, S. 27–68.

1. Kollektivität – die normale Ausnahme?

Die *Chicago School*, welche seit Beginn des 20. Jahrhunderts zu den Wegbereitern einer qualitativen und hermeneutisch ausgerichteten Sozialforschung gehört, widmet sich der Kollektivität in der Form von *kollektivem Verhalten*, worunter v. a. urbane Phänomene in Gestalt unterschiedlicher Massen verstanden werden.⁵ Weit davon entfernt, den stabilen, inneren Kern der Gesellschaft zu benennen, zeichnet sich Kollektivität durch ein Moment der Unrast – »social unrest«⁶ – aus, am besten exemplifiziert durch außergewöhnliche Ereignisse wie Mobs, Paniken, Aufstände und Straßenaufläufe. Noch Anfang der 1960er Jahre wird Neil Smelser seine große synthetisierende Darstellung *Theory of Collective Behavior* mit einer Passage beginnen, die das Kollektive an außergewöhnlichen Phänomenen festmacht: »In all civilizations men have thrown themselves into episodes of dramatic behavior, such as the craze, the riot, and the revolution.«⁷ Die ganze Anstrengung der Forschungstradition des kollektiven Verhaltens wird in einer Zähmung, in einer Normalisierung dieser erstaunlichen Ereignisse des Kollektiven liegen, in ihrer Umwandlung in ein erklärbares kollektives *Handeln*. Die Soziologie wird das Phänomen sozialstrukturell zu erklären suchen, darauf aufmerksam machen, dass die vordergründige Irrationalität nur für den soziologisch naiven und ungeschulten Beobachter als solche erscheint. Zu entziffern gelte es die sozialen und kulturellen Bedingungen für solche Kollektivitätsereignisse, empirisch zu analysieren sei, wie im kollektiven Verhalten eben doch soziales Handeln (und nicht nur Verhalten) beobachtet werden könne. Das, was zunächst als spektakuläre Ausnahme gesehen wurde, wird nun nur als Oberflächenerscheinung entlarvt, die zumindest epistemologisch kaum Anlass zur Beunruhigung sei.

Damit aber verschwinden genau jene Einsichten in das Funktionieren von Kollektivität, welche bis etwa Anfang der 1950er Jahre deren Rätselhaftigkeit ernst genommen haben. Geprägt von der europäischen Massenpsychologie des 19. Jahrhunderts (insbesondere von Gustave Le Bon und Gabriel Tarde) hat Herbert Blumer, der eine der ersten systematischen Theorien kollektiven Verhaltens entworfen hat, dieses in aller Schärfe von Gemeinschaften (*folk communities*) unterschieden. In Gemeinschaften treten nur äußerst selten Episoden kollektiven Verhaltens auf, denn hier wird das Zusammenleben durch Sitte, kulturelle Traditionen, Routinen und ritualisierte Zeremonien vollzogen. Kollektives Handeln ist dagegen

⁵ Für eine Kontextualisierung von Konzepten ›kollektiven Verhaltens‹ im Kontext der amerikanischen und europäischen Massentheorie sowie der Fassung von Massen als urbanes Phänomen vgl. Christian Borch: *The Politics of Crowds: An Alternative History of Sociology*, Cambridge 2012

⁶ Park u. Burgess: *Introduction* (wie Anm. 1), S. 382.

⁷ Neil Smelser: *Theory of Collective Behavior* (1962), New Orleans, LA 2011, S.1.

immer an eine Ausnahmesituation gebunden: bestimmte kulturelle Traditionen mögen zusammenbrechen, eine Katastrophe mag eintreten, ein plötzliches Ereignis unterbricht die Routinen einer Gemeinschaft. In anderen Worten: Kollektives Verhalten ist gerade nicht das unsichtbare Sich-Ereignen des Sozialen, sondern ein »behavior that generates news«.⁸

Interessant an Blumers Konzeption ist nun, dass er dessen Bereich weit über die klassischen Massenphänomene ausweitet. Er unterscheidet vier Typen des kollektiven Handelns: »acting crowd«, »expressive crowd«, »mass« und »public«.⁹ Modell für diese Typologie ist eine Massenkonzeption, die stark an der europäischen Massenpsychologie orientiert ist, sich aber durch – aus heutiger Perspektive – eine entscheidende Akzentuierung auszeichnet: Sie versteht die Masse als Bewegungsphänomen. Bewegung wird dabei weit basaler gefasst als im erstarrten Begriff der (neuen) sozialen Bewegungen, die konsequenterweise für die Theoretiker des kollektiven Verhaltens wie Smelser gerade nicht mehr zu ihrem Gegenstandsbereich gezählt wird. Kollektives Verhalten ist mehr als eine »collection of individuals«;¹⁰ dieses bezeichnet einen dynamischen Vorgang, einen Vorgang an der Umschlagsstelle von einer Zufallsverteilung zu einem sich selbst organisierenden Phänomen. Blumer findet diese reinste Stufe des Werdens von Kollektivität im sogenannten »milling«, dem ziellosen Umherschlendern einer Menge von Individuen. Die zu versammelnden Individuen befinden sich in permanenter und suchender Bewegung. Dieses Umhergehen ist der soziale Ausdruck einer »shared restlessness«, die durch Ansteckung übertragen wird.¹¹ Die Bewegungen der Einzelnen sind nicht koordiniert, sondern sie sind »random, erratic, aimless«¹² oder »queer, vehement, and surprising«.¹³ Der gemeinsame Nenner dieses *Kollektivs-im-Werden* ist denn auch genau diese Unruhe. Gerade vor dem Hintergrund von funktionalistischen Lesarten muss die Ziellosigkeit dieser Bewegungen hervorgehoben werden, »they seek to find [...] but without knowing what it is that they are trying to find or avoid«.¹⁴ Wir haben es mit einem kollektiven Verhalten ohne Intention – mit einer kollektiven Ratlosigkeit – zu tun, einer Unruhe, welche Körper in Bewegung setzt, ohne dass diese Bewegung über ein Ziel verfügen würde. Die Unruhe ist dabei so groß, dass gehandelt werden muss, ohne dass aber im strengen Sinne gehandelt werden kann: es geht um

⁸ Rose: Outbreaks (wie Anm. 3), S. 4.

⁹ Herbert Blumer: Collective Behavior, in: A. M. Lee (Hg.): New Outlines of the Principles of Sociology, New York 1951, S. 170–222, hier S. 177.

¹⁰ Rose, Outbreaks (wie Anm. 3), S. 15.

¹¹ Blumer: Collective Behavior (wie Anm. 9), S. 172.

¹² Ebd., S. 173.

¹³ Ebd., S. 181.

¹⁴ Ebd., S. 173.

den »urge to act with no goals«.¹⁵ Dieser *Ur-Zustand* des Kollektiven beschreibt hier also ein Handeln, das noch keines ist, eine Bewegung, die noch keine Richtung hat – und gerade dadurch zur Grundlage für Selbstorganisationsprozesse wird.

Damit erhält auch die Qualifizierung des kollektiven Handelns als »social unrest« eine doppelte Bedeutung: Dieses Verhalten ist nicht nur eine Erhebung gegen herrschende Normen, also nicht nur sozialer Unrast, soziale Unzufriedenheit und Rebellion. Vielmehr ist »social unrest« auch ganz buchstäblich zu lesen als ein Kollektiv in ständiger Bewegung, als ein rastloses Kollektiv, das durch die Bewegung entsteht. Diese Bewegung produziert dadurch Kollektivität, dass die Einzelnen sich aufeinander beziehen. Es findet eine »interstimulation« statt – die Rastlosigkeit wird ansteckend, sie überträgt sich auf die anderen Mitglieder des Kollektivs.¹⁶ Von kollektivem Verhalten soll nur dann gesprochen werden, wenn diese Bewegungen sich reziprok verschränken und sich meist auch durch diese Wechselseitigkeit steigern. Das bereits erwähnte Umhergehen (*milling*) stellt den »pure instance of circular reaction« dar. Durch diese Bewegung entsteht nicht nur ein emergentes Bewegungsmuster, sondern der Einzelne verändert sich.¹⁷ Er wird »more sensitive«, »increasingly preoccupied« und dadurch – wie unter Hypnose – offen für direkte und schnelle Reaktionen.¹⁸ Durch das gemeinsame, a-zentrische Bewegen findet eine Transformation von Individualität statt, die als Mediatisierungsprozess beschrieben werden kann: Der Einzelne wird selbst zum Medium von Nachahmungs- und Bewegungsströmen.¹⁹

Kollektives Verhalten muss damit zur Herausforderung gerade einer sinnverstehenden Soziologie werden. So hatte Max Weber den Handlungsbegriff an der subjektiven sinnhaften Ausrichtung des Handelns ausgemacht (und dieses deshalb vom bloßen Verhalten unterschieden). Sinnhaftes Handeln findet dagegen beim kollektiven Verhalten nicht – oder höchstens sekundär – statt. Ebenso wenig ließe sich die Dynamik aber auf die einzelnen rationalen Kalküle zurückführen und so zum kollektiven Handeln transformieren. Denn nicht nur die Fähigkeit zum Sinnverstehen wurde durch diesen Mediatisierungsprozess empfindlich gestört, sondern auch die reflexive Fähigkeit zur Kalkulation. Obwohl das kollektive Verhalten sich damit sowohl einer hermeneutischen wie auch einer rationalistischen Perspektive entzieht, handelt es sich nicht um ein bloßes chaotisches Durcheinander. Vielmehr haben wir es – wie Blumer, aber auch schon Gabriel Tarde, immer

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Ebd., S. 170f.

¹⁷ Ebd., S. 174.

¹⁸ Ebd.

¹⁹ Urs Stäheli: Protokybernetische Figuren in der Massenpsychologie, in: Michael Hagner u. Erich Hörl (Hg.): Transformationen des Humanen. Frankfurt/M. 2008, S. 299–325.

wieder betont haben – mit einer zirkulären Reaktion («circular reaction») zu tun. Die Unzufriedenheit, die sich in der Bewegung von A ausdrückt, wird von B aufgenommen und von diesem wiederum reflektiert.²⁰ Wie sehr diese Perspektive einer hermeneutischen widerspricht, wird in McPhails Zuspitzung und Kritik sehr deutlich: Einer »circular reaction« steht unversöhnlich die »interpretative interaction« gegenüber.²¹ Gerade die interpretative Analyse sozialer Verhältnisse wurde denn auch zum Markenzeichen des von Blumer so getauften *Symbolischen Interaktionismus*. Während nun Clark McPhail und andere gegenwärtige Leser von Blumer versuchen, die »circular reaction« zu minimieren, diese als theoretischen Irrtum zu entlarven, so erscheint gerade die Radikalität der Beschreibung dieses Verhaltens durch Blumer interessant. Denn hier zeichnet sich ein Begriff des Kollektiven ab, welcher dieses konsequent als operatives Bewegungsgeschehen jenseits von Repräsentationsprozessen denkt.

Wenn wir am Anfang nach der medialen Verfassung des Kollektiven gefragt haben, erhalten wir hier eine zunächst medientheoretisch abstinenten Antwort. Diese operative Vorstellung von Kollektivität geht mit einem nahezu medienfreien Verständnis von Kollektivität einher. Die *crowd* beruht auf der Unmittelbarkeit von sich bewegenden Körpern und von diese durchströmenden Ängsten, Aufregungen und Hoffnungen. Möchte man hier von einer medialen Verfassung sprechen, dann besteht diese darin, dass der Einzelne zum Medium gemacht werden muss. Durch die permanente Bewegung wird er offen für Reize und andere Bewegungen, verliert seine Selbstkontrolle und wird so selbst zum Medium für die Bewegungsströme der Masse. Aber – dem Argument vorgreifend – wir werden sehen, dass auch diese *crowds* auf Infrastrukturen beruhen; man denke hier z. B. an die Rolle von städtischen Plätzen für die Entstehung von Massen.²² Wie aber wäre eine *crowd* zu denken, die über ein spezifisches Ereignis – eine bestimmte Versammlung, ein spektakuläres öffentliches Ereignis – hinausreichen könnte?

²⁰ Park u. Burgess: Introduction (wie Anm. 2), S. 382.

²¹ Clark McPhail: Blumer's Theory of Collective Behavior: The Development of a Non-Symbolic Interaction Explanation, in: *Sociological Quarterly* 30 (1989), S. 401–423, hier S. 419.

²² Blumer hat die Verschränkung von Masse und Medium in seinen Kinostudien thematisiert. Das Kinopublikum wird allerdings als »mass« im Unterschied zur gerade erläuterten »crowd« gefasst. Trotz aller Unterschiedlichkeit werden »crowd« und »mass« beide als Formen kollektiven Verhaltens gelesen. Vgl. Herbert Blumer: *Moulding of Mass Behavior through the Motion Picture*, in: *Publications of the American Sociological Society* 29 (1935), S. 115–127; Herbert Blumer: *Movies and Conduct*, New York 1933.

2. Fahren: Kollektive in Bewegung

Für die Beantwortung dieser Frage müssen wir uns nicht notwendigerweise mit aktuellen Diskussionen zu neuen Medien beschäftigen, auch wenn dies gewiss ein lohnendes Unterfangen wäre. Vielleicht ist aber – nicht zuletzt durch die historische Verfremdung – ein Blick zurück ebenfalls sinnvoll. Ich möchte mich einer der literarischen Inspirationsquellen der *Chicago School* aus dem 19. Jahrhundert zuwenden, dem amerikanischen Dichter, Journalisten und Journalisten Walt Whitman, dem großen Poeten der amerikanischen Massen.²³ Es mag kein Zufall sein, dass Whitman für die *Chicago School* von Bedeutung gewesen ist. Blumers akademischer Lehrer – Robert Park – hat sich 1930 in einer Rede mit Whitman beschäftigt und in ihm einen versteckten Stadtsoziologen gesehen.²⁴ Park sah in Whitman (und insgesamt in der amerikanischen Literatur) einen privilegierten Zugang zum Mysterium der Stadt und ihren Massen. Zu Recht betont Christian Borch, dass Whitman – besonders im Gegensatz zu den europäischen Massen-Kollektiv-Semantiken – geradezu eine Feier der Masse veranstaltet und in der Masse eine Kraft sieht, die keineswegs nur destruktiv ist, sondern Neues schafft.

Whitman ist aber auch ein Dichter und Beobachter, welcher in der Masse mehr als ein situatives Ereignis sieht und sich doch für diese Ereignishaftigkeit interessiert. Whitman liefert damit eine erste Antwort auf die Frage, wie die *crowd* über ihr situatives Sich-Ereignen hinaus gedacht werden kann. Auch wenn Whitman von den frühen Soziologen der *Chicago School* bewundert wurde, so nähert er sich der Masse nicht über die Frage nach subjektiven Deutungen und Geschichten an (und ist gerade wegen dieser mangelnden *Psychologie* immer wieder gescholten worden). Vielmehr interessiert ihn jener Aspekt, den Blumer mit dem *milling* erfasst hat: die permanente Bewegung von Körpern. Für Whitman – und das macht ihn für uns aufschlussreich – wird diese Frage nun aber ganz wesentlich in Begrifflichkeiten des städtischen Verkehrs gedacht.²⁵ Verkehr bedeutet dabei nicht nur die Bewegung von Menschen, sondern jene Infrastrukturen, welche diese

²³ Insbesondere Christian Borch: *Body to Body: On the Political Anatomy of Crowds*, in: *Sociological Theory* 27 (2009), S. 271–290; Borch: *Politics of Crowds* (wie Anm. 5) u. Clara Cappetti: *Writing Chicago: Modernism, Ethnography, and the Novel*, New York 1993 haben sich in jüngster Zeit mit der Beziehung zwischen der *Chicago School* und Whitman auseinandergesetzt. Anders als in meiner Darstellung spielt dort aber die infrastrukturelle und mediale Verfassung der Massen keine Rolle.

²⁴ Vgl. Borch: *Politics of Crowds* (wie Anm. 5) S. 141 f.; Cappetti: *Writing Chicago* (wie Anm. 23), S. 25 f.

²⁵ Andere Vertreter der *Chicago School* zeigten sich aber durchaus an den Infrastrukturen der Stadt interessiert – so hatte Burgess z.B. einen Kurs zum Thema der Stadt in der Literatur angeboten, der sich u. a. mit »Skyscrapers, Crowds, Subways« beschäftigte. Vgl. Cappetti: *Writing Chicago* (wie Anm. 23), S. 28.

Bewegungen ermöglichen, kanalisieren und kontrollieren. Die Frage des Kollektivs wird auf diese Weise zur Frage nach den Infrastrukturen von Kollektivität.

Nicht nur Whitmans für das amerikanische Selbstverständnis so wichtige Gedicht »Crossing Brooklyn Ferry« hat sich mit dem Verkehr auseinandergesetzt.²⁶ Whitman zeigte sich auch als Journalist von städtischen Infrastrukturen fasziniert. So hat er sich etwa mit dem *Croton Aquädukt*, den *Brooklyn Water Works*, dem *Railroad Depot* an der 3rd Avenue oder dem transatlantischen Kabel beschäftigt. Von Interesse waren für ihn die Straßenbeleuchtung, die Straßenbahn und sogar die Frage nach dem besten Straßenbelag.²⁷ Diese Beschäftigung mit städtischen Infrastrukturen war nicht nur dem journalistischen Alltagsgeschäft geschuldet. Zu seinen vier entscheidenden frühen Erfahrungen in New York, seinen »formative stamps«, zählt Whitman seine Erfahrung mit Fähren,²⁸ dem Broadway,²⁹ Bussen³⁰ und Theatern.³¹ Damit steht die Erfahrung von städtischen Infrastrukturen gleichgewichtig neben jener der (Populär-)Kultur.

Am deutlichsten wird dies am Verkehrsmittel der Fähre, die auch zum lyrischen Gegenstand geworden ist. In journalistischen Texten spricht Whitman von seiner Leidenschaft für Fähren;³² selbst hat Whitman mit großer Begeisterung regelmäßig die Fulton Fähre benutzt und kannte viele Fährmänner namentlich.³³ Ja, an manchen Tagen ist Whitman stundenlang mit der Fähre hin- und hergefahren, um das Schauspiel der Überfahrt zu genießen.³⁴ Die Fähre ist mehr als eine persönliche Leidenschaft von Whitman, in ihr überkreuzt sich sein Interesse an städ-

²⁶ Walt Whitman: *Crossing Brooklyn Ferry*, in: *Leaves of Grass*, Boston 1860, S. 379–388.

²⁷ Diese Aufzählung stammt von Richard Haw: *Reevaluating Whitman's Relationship to the Brooklyn Bridge*, in: *Journal of American Studies* 38/1 (2004), S. 1–22, hier: S. 8.

²⁸ Walt Whitman: *The Philosophy of Ferries (1847)*, in: *Emory Holloway: The Uncollected Poetry and Prose of Walt Whitman*, Bd. 2: Garden City, New York 1921, S. 168–171.

²⁹ Walt Whitman: *Broadway Sights*, in: *ders.: Complete Prose Works*, Philadelphia 1892, S. 17f.

³⁰ Walt Whitman: *Omnibus Jaunts and Drivers*, in: *ders.: Complete Prose* (wie Anm. 29), S. 18f.

³¹ Walt Whitman: *Plays and Operas Too*, in: *ders.: Complete Prose* (wie Anm. 29), S. 19f.; siehe Dana Brand: *The Spectator and the City in Nineteenth Century American Literature*, New York/Melbourne 1991, S. 157f.

³² Walt Whitman: *My Passion for Ferries*, in: *ders.: Complete Prose* (wie Anm. 29), S. 17.

³³ So beschreibt Whitman in *My Passion for Ferries* seine regelmäßigen Fahrten mit der Fulton Fähre: »Living in Brooklyn or New York city from this time forward, my life, then, and still more the following years, was curiously identified with Fulton ferry, already becoming the greatest of its sort in the world for the general importance, volume, variety, rapidity, and picturesqueness. Almost daily, later, ('50 to '60,) I cross'd on the boats.« Whitman: *Complete Prose* (wie Anm. 29), S. 16f.

³⁴ Vgl. Walt Whitman: *Scenes on Ferry and River*, in: *ders.: Complete Prose* (wie Anm. 29), S. 124–128.

tischen Infrastrukturen und einem manchmal geradezu euphorischen Begriff der Masse, einer Entität, welche über die Beweglichkeit der *crowd* verfügt und gleichzeitig aber auch über deren Flüchtigkeit hinausweist und zum Ausdruck des amerikanischen Volkes wird.

Whitmans Ästhetik der Masse zeichnet aus, dass er die Möglichkeitsbedingungen der Masse mit der ›gleichen‹ Sorgfalt beschreibt wie jene metaphysische Seele, in der die heterogene Masse zusammen finden soll. Er ist hier *materialistischer* als seine soziologischen Nachfolger. Blumer hatte zwar beeindruckt das *milling* beschrieben sowie dessen Orte und Plätze – die städtischen Infrastrukturen, die diesem erst eine Bühne boten, wurden aber zumindest in den Analysen kollektiven Verhaltens kaum gewürdigt. Whitman führt uns dagegen vor, dass die urbane Masse nicht ohne deren Infrastrukturen zu denken ist, dass die Liebe zur Masse sich sogar auf jene Infrastrukturen überträgt, welche sie möglich machen, sie kontrollieren, aber auch die Masse als Schauspiel erfahrbar machen. Wenn Whitman von der Fähre spricht, dann gehören nicht nur die Fährboote dazu, sondern auch die Fährhäuser, die Warteräume, die Fahrpläne und auch die akustischen Signalanlagen. So wird der Fluss der Passagiere durch einfachste Medientechniken wie die Glocke und andere akustische Signale gesteuert:

»Then the single stroke of the bell is heard; and straightway what was rage before comes to be a sort of extatic fury! Aware of his danger, the man that takes the toll has ensconced himself behind a stout oaken partition, which seems only to be entered through a little window-looking place: but we think he must have more than ordinary courage, to stand even there. We seriously recommend the ferry superintendent to have this place as strong as iron bars can make it.«³⁵

Die Fähre kanalisiert die Passagierströme durch ihre akustischen Signale, aber auch durch ihre Bauweise; der Kontrollpunkt bedarf besonderer baulicher Maßnahmen, um den nun geradezu als naturwüchsig beschriebenen Menschenstrom bändigen und in Bahnen lenken zu können.

Erst diese Fährassemblage macht das Ereignis der Masse in dieser Form möglich und macht die Masse, obwohl stets einzigartig, zu einem wiederholbaren Ereignis. Genau darin liegt die mediale Struktur der Fähre. Sie macht die Erfahrung der temporären Versammlungen wiederholbar, entwirft einen Fahrplan für das vorläufige *Masse-Werden*. Als materiale Infrastruktur ermöglicht sie ein sich wiederholendes Ritual des Versammelns, das selbst über einen spezifischen zeitlichen Rhythmus verfügt.³⁶ Dadurch ist die Fähre denn auch mehr als ein bloßes

³⁵ Whitman: *Philosophy of Ferries* (wie Anm. 28), S. 169.

³⁶ Vgl. auch die Analyse der Liverpool Fähre von Les Roberts: *Film Mobility and Urban*

passives Transportmedium, das Menschen und Güter von Punkt A zu Punkt B transportiert. Für Whitman ist nicht primär die Transport-Funktion der Fähre interessant, sondern das, was in und durch dieses Transportmedium passiert.³⁷ Die Fähre wird zu einem mobilen Versammlungsort, an dem sich immer wieder neu eine Menschenmenge vermischt und für eine bestimmte Zeit zusammen bleibt. Und doch ist die Fähre mehr als ein bloßer Behälter für unterschiedliche Massenszenen: Sie selbst entfaltet eine über das Einzelereignis hinausreichende Beständigkeit in der Bewegung. In *Crossing Brooklyn Ferry* wird diese Verschränkung von einer spezifischen *crowd* mit ihrer zukünftigen Erscheinungsform immer wieder hervorgehoben. Nicht nur zeigt sich Whitman von den gegenwärtigen Passagieren fasziniert, sondern auch von jenen, die erst in vielen Jahren auf dieselbe Fähre warten werden und imaginär sind, aber bereits zu diesem Kollektiv gehören, und jenen, die die Fähre vor vielen Jahren schon benutzt haben:

»FLOOD-TIDE below me! I see you face to face!
Crowds of men and women attired in the usual costumes,
how curious you are to me!
On the ferry-boats the hundreds and hundreds that cross,
returning home, are more curious to me than you
suppose,
And you that shall cross from shore to shore years hence are
more to me, and more in my meditations, than you
might suppose.«³⁸

Die Assemblage der Fähre ist in zweifacher Weise in Bewegungen eingelassen. Die Fähre ist eine Infrastruktur in Bewegung, die unterschiedliche Bewegungsströme aufeinander bezieht.

In seiner *Philosophy of Ferries* entwickelt Whitman diese Verschaltung von sich bewegenden Menschenmengen, der Gezeiten-Bewegung, der Maschinen-Bewegung und letztlich der Bewegung der Sprache:³⁹ »What oceanic currents, eddies,

Space: A Cinematic Geography of Liverpool, Liverpool 2012, S. 105 ff. Roberts hebt ebenfalls die Wiederholungsfunktion der Fähre hervor.

³⁷ Dies ist auch zunehmend eine Einsicht, welche die Commuting-Studies stark macht und sich so auf die Eigenlogik des Commuts bezieht. Siehe Jaigris Hodson u. Phillip Vannini: *Island Time: The Media Logic and Ritual of Ferry Commuting on Gabriola Island, BC*, in: *Canadian Journal of Communication* 32 (2007), S. 261–275. Dort findet sich auch eine Literaturübersicht zu den Commuting Studies.

³⁸ Whitman: *Crossing Brooklyn Ferry* (wie Anm. 26), S. 379.

³⁹ Siehe die präzise Analyse von Stanley Coffman: *Crossing Brooklyn Ferry: A Note on the Catalogue Technique in Whitman's Poetry*, in: *Modern Philology* 51/4 (1954), S. 225–232. Coffman zeigt auf, wie Whitman mit Hilfe von katalogförmigen Listen auf sprachlicher Ebene Bewegung erzeugt.

underneath — the great tides of humanity also, withever-shifting movements. Indeed, I have always had a passion for ferries; to me they afford inimitable streaming, never-failing, living poems. The river and bay scenery, all about New York island, and time of a fine day — the hurrying, splashing sea-tides — the changing panorama of steamers.«⁴⁰

Wie aber wird aus der bewegten Passagiermenge ein Kollektiv? Reichen bereits die Bewegungsmuster beim Ein- und Aussteigen dafür aus, von einem Kollektiv zu sprechen? Whitman fragt immer wieder danach, welche Art von Verbindung zwischen den Gästen der Fähre besteht, worin ihr gemeinsames Band liegt:

»I am with you, you men and women of a generation, or ever
so many generations hence,
Just as you feel when you look on the river and sky, so I felt,
Just as any of you is one of a living crowd, I was one of a crowd,
Just as you are refresh'd by the gladness of the river and the
bright flow, I was refresh'd,
Just as you stand and lean on the rail, yet hurry with the
swift current, I stood yet was hurried [...]«⁴¹

Zwischen den gegenwärtigen und zukünftigen Passagieren findet keine sprachliche Kommunikation statt, der Zusammenhang zwischen ihnen beruht stattdessen auf der gemeinsamen visuellen Wahrnehmung und der taktilen Erfahrung der Nähe des anderen.⁴² Die Masse auf der Fähre unterscheidet sich von einer bloßen zufälligen Ansammlung von Individuen – die gegenwärtigen und zukünftigen Passagiere teilen das gleiche sinnliche Erlebnis. Das Kollektiv wird hier zu einem Erfahrungs-Kollektiv in Bewegung, das hochgradig heterogen ist, temporär – in dem keine Kommunikation stattfindet, und doch wissen sich die unterschiedlichen Passagiere als Teil eines Kollektivs (an der *universellen Seele* partizipierend). Sie alle machen – ob jetzt, in der Vergangenheit oder in der Zukunft – die gleiche Erfahrung, die wiederum als Wahrnehmungsereignis gefasst wird – »just as you feel when you look on the river and the sky«.⁴³ Mehr noch, diese Wahrnehmungen werden nicht kommuniziert, werden nicht verbalisiert, sondern gefühlt (so ist von »feel«, von »refreshed« und »love« die Rede). Hierbei handelt es sich nicht einfach um den Genuss eines Naturereignisses, sondern das Ereignis wird durch

⁴⁰ Whitman: *My Passion for Ferries* (wie Anm. 32), S. 16 f.

⁴¹ Whitman: *Crossing Brooklyn Ferry* (wie Anm. 26), S. 380.

⁴² Vgl. auch Elias Canetti: *Masse und Macht* (1960), Frankfurt/M. 2011 zum Zusammenhang von Masse und Nähe. Borch: *Politics of Crowds* (wie Anm. 5), S. 130 betont, dass für Whitman die Nähe der Körper sowie ihre Sexualisierung besonders wichtig waren.

⁴³ Stephen Mack: *The Pragmatic Whitman*, Ohio 2002, unter: <http://whitmanarchive.org/criticism/current/anc.00159.html> (25.05.2012).

das Medium der Fähre möglich gemacht: Nicht nur finden sich die Menschen gedrängt auf den Decks der Fähre, sie stützen sich auf die Reling (»just as you stand on the rail«), die sie zum Zuschauer macht, und sie machen die Erfahrung der Bewegung des Stromes dadurch, dass die Fähre selbst sich auf dem Wasser bewegt.⁴⁴ Die Erfahrung der Masse, welche durch die Fähre möglich wird, gleicht den zeitgenössischen sehr populären beweglichen Panoramas. Die Ausweitung des Blicks und sein kontinuierliches Gleiten sind geradezu ideal, um die unendlichen Menschenströme zu beobachten.⁴⁵

Whitmans Poetik der Masse ist wegen dieses panoramischen Blicks, welcher dem Erzähler einen herausgehobenen und somit privilegierten Blick verschafft, kritisiert worden.⁴⁶ In der Tat beschreibt Whitman, wie er mit Vorliebe den Platz im Führerstand der Fähre einnimmt und von dort seinen Blick schweifen lässt: »I cross'd on the boats, often up in the pilot-houses where I could get a full sweep, absorbing shows, accompaniments, surroundings.«⁴⁷ Allerdings erscheint mir auch hier wiederum die Rolle der Infrastrukturen zentral. Der panoramische Blick ergibt sich nicht durch ein metaphysisches Privileg des Dichters, sondern durch dessen Positionierung auf der Fähre. Whitmans Materialismus zeichnet sich denn auch gerade in der Beschreibung dieser transporttechnischen Positionierungen aus. Damit verändert sich aber auch der Status der Beobachtung eines solchen Kollektivs: Die Fährten-Assemblage gibt selbst jene Positionen vor, von denen sie beobachtet werden kann.

Es mag denn auch gerade diese Eigenschaft der Fähre als Infrastruktur des Kollektivs sein, die Whitman zu einem großen Brücken-Skeptiker – insbesondere der *Brooklyn Bridge*, welche die *Fulton-Fähre* konkurrierte und sie 1921 auch ihren Betrieb einstellen ließ – gemacht hat. Während die Fähre zum Versammlungsraum (sowohl auf der Fähre wie auch an den Landungsstellen) wird, taugt die Brücke dazu kaum.⁴⁸ Auf ihr fließt der Menschenstrom, ohne dass die imaginierte Nähe zwischen den *Brücken-Passagieren* entstehen könnte. Zwar mögen sich auch dort die Körper der Brückenbenutzer streifen, sie verharren aber nicht im

⁴⁴ Vgl. ebd. Mack betont, dass es sich bei Fähre und Strom um zwei unterschiedliche Richtungen handelt und nicht zuletzt daraus ein ästhetischer Effekt entsteht, »if time is a flowing stream or river of experience, Whitman's ferry does not flow with it or against it but crisscrosses over it—back and forth, sideways in Bergson's experiential time—from shore to shore.«

⁴⁵ Brett Barney: Walt Whitman: Nineteenth-Century Popular Culture, in: Donald D. Kummings (Hg.): *A Companion to Walt Whitman*, Malden 2006, S. 233–256.

⁴⁶ Dana Brand: *The Spectator and the City in Nineteenth Century American Literature*, New York/Melbourne 1991, S. 185.

⁴⁷ Whitman: *Complete Prose* (wie Anm. 29), S. 16.

⁴⁸ Richard Haw: *Reevaluating Whitman's Relationship to the Brooklyn Bridge*, in: *Journal of American Studies* 38/1 (2004), S. 1–22, hier S. 13.

Moment der Bewegung, um gerade dadurch diese Bewegung genießen zu können. Die Brooklyn Bridge hatte denn auch die *Versammlungen* der Fähre aufgelöst, nicht nur wurde der Fährverkehr eingestellt, sondern das *Fulton-Viertel* unter der Brücke verslumte zusehends. Es ist das Vermögen, Versammlung in der Bewegung zu schaffen, welche die Fähre zu einer Infrastruktur des Kollektiven macht. Die Fähre choreographiert die Bewegungsströme und setzt die Menschen selbst in Bewegung, indem sie ihnen gleichzeitig ein Moment des Verharrens, der Pause und des Stillstandes aufzwingt. Auf der Brücke stehen zu bleiben würde den Strom der Menschen und Autos stören, ihn gar bremsen. Der Beobachter auf der Brücke würde notwendigerweise herausgehobener Beobachter bleiben; er würde zum Hindernis des Verbindungsgeschehens.

Die Fähre ist damit eine Infrastruktur, welche das Erleben einer Menge so orchestriert, dass sie die Fahrt *gleichzeitig* erlebt. Gabriel Tarde hatte um die Jahrhundertwende die Struktur des Publikums (im Gegensatz zur Masse) genau mit dieser medialen Spezifik begründet: Ein Publikum zeichnet sich nicht primär dadurch aus, dass es die gleiche Vorlieben und Weltanschauungen teilt, sondern dadurch, dass diese Gleichzeitigkeit reflexiv wird.⁴⁹ Die Zeitungsläser lesen nicht nur alle gleichzeitig, sondern sie wissen, dass sie die Zeitung gleichzeitig lesen. Die Beziehung zum Medium – die Nutzung des Mediums – macht aus dem Einzelnen Bestandteil eines virtuellen Kollektivs. Dies gilt keineswegs nur für *alte* Medien wie das Kino oder die Fähre, sondern fast noch grundlegender für neue soziale Medien. So bestimmt etwa Clay Shirky die entscheidende Eigenschaft neuer Medien bei der Bildung politischer Bewegungen gerade in dieser reflexiven Zeitlichkeit: »For political movements, one of the main forms of coordination is what the military calls ›shared awareness‹ the ability of each member of a group to not only understand the situation at hand but also understand that everyone else does, too. Social media increase shared awareness by propagating messages through social networks.«⁵⁰ Es ist allerdings zu vermuten, dass sich die durch neue Medien vermittelte »shared awareness« in ihrer Struktur von den ›alten‹ Medien deutlich unterscheidet. Denn hier gibt es gerade keinen festen Fahrplan, dennoch aber eine zeitliche Taktung. So wurden etwa an der *Blockupy* in Frankfurt verschiedenste kleine Protestgruppen über Twitter unregelmäßig koordiniert – wodurch die »shared awareness« möglicherweise sogar intensiviert wurde.⁵¹ Das Erlebnis des

⁴⁹ Gabriel Tarde: *L'opinion et la foule* (1901), Paris 1989; Urs Stäheli: Das Populäre in der Systemtheorie, in: Günter Burkart et al. (Hg.): *Niklas Luhmanns Kulturtheorie*, Frankfurt 2004, S. 169–188.

⁵⁰ Clay Shirky: *The Political Power of Social Media. Technology, the Public Sphere, and Political Change*, unter: <http://www.foreignaffairs.com/articles/67038/clay-shirky/the-political-power-of-social-media> (24.05.2012).

⁵¹ Ich verdanke den Hinweis und die Lesart von *Blockupy* Franziska Dahlmeier.

gleichzeitigen Erlebens anderer folgt also selbst einer temporalen Struktur, die ganz wesentlich durch Medien-Infrastrukturen bestimmt wird: so etwa der sechstägliche Rhythmus einer Zeitung, das Kinoprogramm mit den Laufzeiten der Filme oder im Fall der Fähre, der Rhythmus des mehrmaligen Überquerens an einem Tag. Fähren sind durch ihren Fahrplan und ihre Taktung Medienökologien, welche dem Kollektiv ihren eigenen Rhythmus auferlegen, ohne aber vorherzu bestimmen, was aus dieser Rhythmisierung gemacht wird.⁵²

3. Infrastrukturen des Kollektiven

Die heute fast vergessenen Konzepte des kollektiven Verhaltens und die Fähren von Whitman stellen gewiss ein höchst heterogenes und bruchstückhaftes Inventarium des Kollektiven dar. Geleitet hat mich ein genealogisches Interesse an Denkweisen des Kollektiven, die noch vor dem heutigen Wiederauferstehen von Kollektiven entstanden sind. Damit verbunden ist die Vermutung, dass diese häufig verdrängte Vorgeschichte uns Hinweise auf das Funktionieren von Kollektivität geben kann, die möglicherweise auch für die gegenwärtige Debatte von Bedeutung sein mögen. Die frühe Diskussion bei Blumer hatte mit der *crowd* ein höchst unbeständiges Kollektiv eingeführt. Mit dem Rückgriff auf Walt Whitman – dem poetischen Inspirator der *Chicago School* – habe ich zu argumentieren versucht, dass ein bestimmter Typus von Infrastrukturen nicht nur das Kollektiv mit konstituiert, sondern dieses auch erfahrbar macht – sowohl in der Gegenwart wie auch darüber hinausreichend als Ankerpunkt für Imaginationen des Kollektiven. Die Fähre wurde als mobile, mediale Infrastruktur gelesen: nicht nur, weil sie als Transportmedium Menschen und Waren bewegt, sondern weil sie selbst eine spezifische Erfahrung des Kollektiven formatiert. Bei Whitman wird deutlich, dass die Fähre als Infrastruktur nicht einfach in einer wie auch immer zu bestimmen materialen Gegebenheit aufgeht, sondern dass sie gleichzeitig Gegenstand einer Erfahrung und einer weitreichenden Imagination ist, einer zum Volk gewordenen Masse, die aber auch als Volk noch ihre Unruhe und Heterogenität aufrechterhält. Die Infrastrukturen des Kollektiven werden zu Ermöglichungsumwelten für Kollektivität. Die Fähre macht die Heterogenität und die Bewegung der *crowd* dadurch erfahrbar, dass sie, wie ein mobiles Panorama, die Menschen-

⁵² Vgl. Hodson u. Vannini: *Island Time* (wie Anm. 38); Phillip Vannini: *The techne of making a Ferry: A Nonrepresentational Approach to Passengers' Gathering Taskscapes*, in: *Journal of Transport Geography* 19 (2011), S. 1031–1036. In *Social Media* basierten Kollektiven wird diese Rhythmisierung stärker durch das Kollektiv – in Abhängigkeit von der Medieninfrastruktur – erzeugt und ausgehandelt. In beiden Fällen ist aber die Taktung für Prozesse des Kollektiv-Werdens zentral.

ströme in ihrer Bewegung sichtbar macht. Vor diesem Hintergrund möchte ich in aller Kürze einige Konsequenzen für eine gegenwärtige Theorie von Kollektivität skizzieren:

Erstens handelt es sich hier um *Formen des sich Versammelns* jenseits etablierter Identitäten. Man mag hier durchaus an Latours Begriff des Kollektivs denken, der bei ihm gar an Stelle des Gesellschaftsbegriffs getreten ist: »Kollektiv« meint »the project of assembling new entities not yet gathered together«. ⁵³ Genau darin lag die Herausforderung für Blumer wie auch für Park: Die *crowd*, aber auch die Fahrpassagiere – sie alle bestehen aus heterogenen Einheiten, die (im Gegensatz zu den traditionellen Gemeinschaften) immer wieder in neuen Kompositionen miteinander verbunden werden. In diesem Sinn ist der Begriff des Kollektivs (wie jener der Masse) ein genuin moderner Begriff. Er setzt die Möglichkeit voraus, aus den Zwängen von gut etablierten Gemeinschaften freigesetzt zu werden. Erst so wird die Rekombination, das ständige neue Mischen der Kollektive möglich. Kollektive zeichnen sich also dadurch aus, dass ihre Zusammensetzung kontingent und heterogen ist und deren Elemente doch irgendwie miteinander verbunden sind.

Das bedeutet aber auch, *zweitens*, dass solche Versammlungen nicht einfach spontan entstehen, auch wenn gerade die *crowd*-Semantiken in der spontanen Emergenz einen ihrer wesentlichen Charakterzüge sehen. Es bedarf Vorrichtungen, welche diese heterogenen Elemente zusammenbringen (auch wenn diese Formulierung, wie sich gleich zeigen wird, noch viel zu statisch formuliert ist). Dies ist der Einsatz von ganz unterschiedlichen *Infrastrukturen des Kollektiven*, seien dies städtische Plätze, auf denen das ziellose Schlendern der Masse möglich wird, seien es Kinosäle und Filme, welche die Aufmerksamkeit des Publikums an sich binden, seien es Fähren, auf denen die Massen sich und ihre Umwelt in Bewegung erleben oder virtuelle Netze. Diese Infrastrukturen werden in der Begriffsgeschichte des Kollektiven häufig übersehen. Sie tauchen meist nur als Hintergrund oder Bühne für das Sich-Ereignen des Kollektiven auf. ⁵⁴ Dies erstaunt kaum, deutet doch bereits der Begriff der Infrastruktur darauf hin, dass es sich hier um eine unterliegende Struktur handelt. Diese Struktur bleibt im Alltagsleben unsichtbar, es sei denn, sie bricht zusammen oder sie wird zum Gegenstand von Spezialisten. ⁵⁵ Im *Normalfall* benötigt es jedoch großer Anstrengung, um Infrastrukturen sichtbar zu

⁵³ Bruno Latour: *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford 2005, S. 75.

⁵⁴ Dies gilt für die soziologische Theoriegeschichte insgesamt. Vgl. für eine Analyse der Rolle von Infrastrukturen in der Sozialtheorie am Beispiel Goffmans Trevor Pinch: *The Invisible Technologies of Goffman's Sociology: From the Merry-Go-Round to the Internet*, in: *Technology and Culture* 51 (2010), S. 409–424.

⁵⁵ Vgl. Susan Leigh Star: *The Ethnography of Infrastructure*, in: *American Behavioral Scientist* 43 (1999), S. 377–391, hier: S. 381 f.

machen. Selbst dort, wo wie bei Whitman die städtischen Infrastrukturen unübersehbar in den Vordergrund gerückt werden, abstrahiert die Rezeption von diesen Möglichkeitsbedingungen für das Kollektive, um sich für den Impressionismus von Whitmans sprachlichen Bildern zu interessieren.

In der neueren Diskussion über Kollektivität nehmen Infrastrukturen zwar eine wichtige Rolle ein, werden aber nahe am Beispiel des Labors und großtechnischer Systeme modelliert. Im Labor wird das Kollektiv erst erzeugt, hier wird zusammengefügt, inskribiert und damit geschaffen, was *erfunden* werden soll – wodurch sich gleichzeitig das Labor als Ort universalisiert und in die Welt begibt.⁵⁶ So aufschlussreich dieses Modell sein mag, so sehr ist dieses aber doch auch von einer Logik des Projekts und der Stabilisierung geprägt. Nicht nur entgeht so die Vielzahl unterschiedlicher Infrastrukturen des Kollektiven, sondern auch die spezifische Wirkungsweise von Infrastrukturen als affektive Technologien droht verloren zu gehen. Gerade am Beispiel von beweglichen Versammlungs-Infrastrukturen wie der Fähre wurde deutlich, dass diese auch als Affekt-Maschinen zu konzipieren sind. Durch die Infrastruktur wird das Gemeinsame in einem gemeinsamen Erleben – von der Bewegung bis zu den sinnlichen Eindrücken – erzeugt. Infrastrukturen müssen in diesem Sinne auch als Erfahrungsräume des Kollektiven konzipiert werden, als Räume, in denen ein temporäres *Wir* entsteht, das jenseits einer gemeinsamen Ideologie Formen des kollektiven Erfahrens etabliert.

Wenn hier also von Infrastrukturen des Kollektiven gesprochen wird, dann soll von einem breiter gefassten Begriff der Infrastruktur ausgegangen werden. Dazu gehören materielle und virtuelle Arrangements, welche einerseits die für das Kollektiv entscheidende Versammlung erst erlauben, andererseits aber auch die Zirkulation von Gütern, Menschen und Informationen organisieren. Diese Infrastrukturen beschränken sich nicht auf die jeweilige Architektur oder technische Struktur, also nicht nur auf die Fähre als Boot, nicht nur auf die Stadt als bebauter Raum und nicht nur auf die Hardware technischer Netzwerke. Vielmehr gehören dazu auch die Protokolle dieser Infrastrukturen – und zwar nicht nur bei neuen Medien.⁵⁷ Dies sind jene Regelsysteme – wie z. B. Fahrpläne, Modi der Eingangskontrolle und des Wartens und andere Formen der Regulierung von Verweildauer etc. – welche die materialen Artefakte erst benutzbar machen.

Drittens gilt es, den Zusammenhang von Infrastruktur, Bewegung und Kollektivität zu bedenken. An die frühen *crowd*-Semantiken mit ihrer Betonung des *millling* anknüpfend, sollten Kollektive nicht als bloße Sammlungen (*collections*) ge-

⁵⁶ Vgl. Bruno Latour: *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*, Cambridge 1989; Latour: *Reassembling the Social* (wie Anm. 53).

⁵⁷ Alexander R. Galloway u. Eugene Thacker: *The Exploit: A Theory of Networks*, Minneapolis 2007; Alexander R. Galloway: *Protocol: How Control Exists after Decentralization*, Cambridge 2004.

dacht werden, da so das Kollektiv wie in einer Fotografie erstarrt. Man mag der Analyse von Kollektiven Latours Direktive *Follow the Actor* in Whitmans Sinne die Aufforderung *Follow the Movement* gegenüberstellen. Die Bewegung selbst ist als eigenständiger Faktor in der Herstellung eines »wir-Gefühls« zu bedenken: sei es die gemeinsame Bewegung des Kollektivs zu einem Ziel, sei es aber auch die Erfahrung der eigenen Bewegung.⁵⁸ Mit Whitman zeichnet sich eine Grammatik kollektiver Bewegungen ab, die – ganz ähnlich wie der Materialismus der ANT – nicht zwischen menschlichen, natürlichen und technischen Bewegungsformen unterscheidet, sondern an deren Verschaltung interessiert ist. Dabei sind Infrastrukturen des Kollektiven auf ihre eigenen Bewegungen wie aber auch auf die Bewegungen, die sie erlauben und miteinander verknüpfen, von Relevanz. Diese Infrastrukturen kontrollieren Bewegungen nicht nur, sondern machen diese selbst wiederholbar.⁵⁹ Auch wenn sich die Zusammensetzung eines Kollektivs verändern sollte, so ermöglichen Infrastrukturen des Kollektiven die Wieder-Versammlung und auch die Wiederholung der Bewegungsströme des Kollektiven. Sie machen die Erfahrung der kollektiven Bewegung reproduzierbar. Gerade in diesem Sinne ist Whitmans Fassung der Masse bemerkenswert. Die Masse wird für ihn zum Inbegriff des amerikanischen Volkes. Eine solche Fassung des Volkes verzichtet auf jede territoriale, kulturelle, ethnische und historische Herleitung. Wenn die Konstruktion des Volkes aber auf all die klassischen stabilisierenden Mechanismen verzichten muss, dann treten die Infrastrukturen des Kollektiven in den Vordergrund. Sie machen die Erfahrung des Kollektiven in der Wiederholung erfahrbar.⁶⁰

Viertens sollte dieser Zusammenhang nicht funktionalistisch konzipiert werden. Infrastrukturen sind nicht nur technische Einrichtungen, welche eine Funktion zu erfüllen haben und deren Funktionieren in diesem Sinne kritisch ist (so die Diskussion zu den *Critical Infrastructures*). Vielmehr ermöglichen Infrastrukturen ungeplantes und emergentes Verhalten. Sie sind in diesem Sinne ökologische *environments*, die zur Grundlage ganz unterschiedlicher Prozesse werden können. Viele Kollektivitätssphänomene sind denn auch nicht gesteuerte Effekte einer Infrastruktur (wobei es diese Kollektivierungsprozesse selbstverständlich auch gibt,

⁵⁸ Vgl. William Hardy McNeill: *Keeping together in Time: Dance and Drill in Human History*, Cambridge, MA/London 1995; Peter Adey: *Mobility: Key Ideas in Geography*, Abingdon/New York 2010.

⁵⁹ Siehe auch Leigh Star: *Ethnography of Infrastructure* (wie Anm. 55), S. 381, die betont, dass Infrastrukturen räumliche und zeitliche Reichweiten erhöhen und nicht nur Hintergrund für eine »single onsite practice« sind.

⁶⁰ Gewiss werden solche Infrastrukturen des Kollektiven auch im Rahmen von Volkskonstruktionen benutzt – man denke nur an die Rolle von Stadien und Massenaufmärschen in totalitären Regimen und die Rolle des Radios für den Faschismus. Im Unterschied zu Whitman sind diese Infrastrukturen hier den ideologischen Anrufungsapparaten untergeordnet und sind in diesem Sinne funktional im Rahmen dieser Dispositive geschaffen.

wie z. B. im Fußballstadion), sondern sie verfügen über ein parasitäres Verhältnis zu ihren Infrastrukturen. In der Fähre versammeln sich die Passagiere nicht, um sich selbst als Kollektiv zu erfahren (es sei denn sie sind – wie Whitman – fasziniert vom Fahrerlebnis), sondern, um von einem Punkt zu einem anderen zu gelangen. Dass die Passage selbst zum kollektiven Erlebnis wird, wird durch die Infrastruktur ermöglicht, nicht aber vorgegeben. Dies gilt auch für zeitgenössische virtuelle Infrastrukturen: *Anonymous* ist aus einem *image-share*-Netzwerk (www.4chan.org) entstanden, das ganz anderen Zwecken diene.⁶¹ Und auch die Plätze, die etwa von der *Occupy*-Bewegung besetzt werden, sind zwar als Versammlungsorte (z. B. Park) geplant, nicht aber a priori Infrastrukturen der Kollektivierung. Kollektivierungsprozesse können in diesem Sinne nicht aus der technischen und materialen Struktur von Infrastrukturen abgeleitet werden, sondern werden erst dann erfassbar, wenn diese auch als Plattformen für emergente Prozesse gedacht werden.

Fünftens konfrontieren Kollektivitäten deren analytische Erfassung mit einem besonderen Problem, da diese von sich aus meist keine Selbstbeschreibungen anfertigen. Genau dieses Problem hatte sich in unseren drei Fällen auf unterschiedliche Weise bemerkbar gemacht: Das *milling* der *crowd* war selbst für die keineswegs empiriefeindliche *Chicago School* kaum zu erfassen, und die poetische Ästhetik der Masse oszilliert bei Whitman zwischen einer Aufgabe der Beobachterposition und einem panoramischen Blick. Von Whitman aber lässt sich auch für die kulturwissenschaftliche Analyse von Kollektivität eine wichtige Schlussfolgerung ziehen. Die Infrastrukturen des Kollektiven selbst kanalisieren nicht nur Bewegungsströme, versammeln nicht nur Mengen und schaffen nicht nur gemeinsame Erfahrungen, sondern sie werden selbst zu Beschreibungsformeln dieser Kollektive.⁶²

⁶¹ Siehe Gabriella Coleman: *From the Lulz to Collective Action*, unter: <http://www.thenewsintegrity.com/2011/05/09/gabriella-coleman-anonymous-from-the-lulz-to-collective-action/> (25.05.2012).

⁶² Dieses Argument wird im Kontext des Postkolonialismus in der Studie von Brian Larkin: *Signal and Noise: Media, Infrastructure and Urban Culture in Nigeria*, Durham 2008 zu (medialen) Infrastrukturen in Nigeria hervorgehoben: Verkehrsinfrastrukturen übernehmen gleichzeitig eine operative und repräsentationale Funktion.