

Exposé zum Dissertationsprojekt

20 Fuß Äquivalent Einheit
- Die Herrschaft der Containerisierung

Von
Alexander Klose

Rungestr. 13
10179 Berlin
Tel.: 030 - 27593197
Email: a.klose@berlin.de

Betreuung durch
Prof. Dr. Bernhard Siegert
Bauhaus-Universität Weimar
Fakultät Medien
Geschichte und Theorie der
Kulturtechniken

Berlin, den 21. 09. 2004

Inhaltsverzeichnis

Vorhaben	Seite 1
Relevanz des Themas, Fragestellung	
Annäherung	Seite 2
Wissenschaftliche Herleitung und Methodik	
Kapitelentwürfe	
Ideengeschichte des Behälters	Seite 5
Behältertypologie und Standardisierung	
Das Ende der Seefahrt	Seite 6
Dialektik zwischen Ästhetik und „Geopolitik“	
Mobile und nomadische Architekturen	Seite 7
Kritische Untersuchung des „modernen Nomadismus“	
Geld/Container	Seite 8
Logik des Strömens: Cashflow und Containerflow	
Computing Containers	Seite 9
Ordnungssystem des Virtuellen und des Materiellen	
Zeitplan	Seite 10
Literaturverzeichnis	Seite 11
Verzeichnis der Abbildungen	Seite 13
Anhang	
Gutachten	
Lebenslauf	
Beispieleiten aus der Fotoserie	
„Containerisierung“	
kopierte Essays aus dem Ausstellungskatalog	
„10+5=Gott“	

Vorhaben

Der Container ist einer der wichtigsten Gegenstände unserer Zeit. Ohne ihn gäbe es keine Globalisierung. Die Geschwindigkeit der Verkehrsmittel und Telekommunikationsmedien mag die verschiedenen Regionen der Erde zu einer einzigen Welt verbunden haben. Doch hat sie nicht das Problem der universellen Verteilung von Waren gelöst. Das tat erst der Container: In einem Welt umspannenden, fugenlosen Verkehrsverbund aus Wasser-, Land- und Luftbeförderungsmitteln wird er zum Transport jedes erdenklichen Guts eingesetzt.

Hat die lückenlos prozessierende Ordnung im Netzwerk der Container zu einem paradigmatischen Wechsel im Status der Dinge und folglich auch der Menschen geführt? Wie beeinflusst sie deren Verhältnis zu Raum und Zeit, wie ihr Verhältnis zueinander? Wie lässt sich der durch die Containerisierung bewirkte Wechsel beschreiben? Trotz ihrer weit reichenden soziokulturellen Auswirkungen gibt es bislang keine umfassende kulturwissenschaftliche Arbeit, die sich mit den durch die Containerisierung aufgeworfenen Fragen auseinandersetzt.

Eine solche Untersuchung des „Prinzips Globalisierung“¹ durchzuführen, hat sich das vorliegende Dissertationsprojekt vorgenommen. Dabei sollen in einem doppelten Zugriff sowohl die geopolitischen² wie die biopolitischen³ Aspekte berücksichtigt werden: Containerisierung entfaltet durch ein Medium, das vorgibt, völlig neutral zu sein, eine globale Wirksamkeit. Sie wirkt als eine verdeckte Machttechnologie. Zugleich stellt die immanente Codierung des Netzwerks Container den reinsten Ausdruck der Gewalt der universell gewordenen kapitalistischen Wirtschaftsordnung und ihrer Träger, der multinationalen Konzerne und (post-) nationalen Staaten dar.

¹ So das Editorial eines dem Container gewidmeten Heftes der Kunstzeitschrift „du“; vgl. du Februar 2003/Heft Nr. 733.

² Der Begriff von Carl Schmitt scheint mir gut geeignet, um den Maßstab des Ausgreifens der Containerisierung und ihrer territorialen bzw. geographischen und sozioökonomischen Auswirkungen zu benennen. Daher möchte ich ihn anwenden, wiewohl ich mir seiner problematischen historischen Nähe zu der nationalsozialistischen „Raumpolitik“ bewusst bin.

³ In dem Sinne, wie der Begriff von Foucault (1983) eingeführt und von Agamben (2002) weiter entwickelt wurde.

Annäherung



„The shipping container is ... simultaneously both a familiar and a mysterious object.“
(Robert Kronenburg)⁴

Es gibt nichts Signifikantes am Container. Weder architektonische Elemente noch kulturell differenzierende Applikationen. Sein Äußeres verrät nichts über sein Inneres, es sei denn durch zusätzlich angebrachte Zeichen. Indem er sich immer gleich bleibt, ist er in der Lage, sich jeder konkreten Situation anzupassen. Seine A-Signifikanz, seine A-Lokalität, seine Abgeschlossenheit und seine Uniformität machen ihn suspekt. Der Container ist unheimlich im Freudschen wie im Heideggerschen Sinne⁵: Er bringt in unerbittlicher, penetrant präziser Wiederholung das bodenlose Fundament einer Welt zu Tage, die im Zeichen der Ware steht. Er verbreitet eine Aura der Ort- und Beziehungslosigkeit. Ebenso gut wie er hier steht, könnte er überall anders stehen. Ebenso gut wie er dieses enthält, könnte er alles andere enthalten. Seine radikal dislozierte Seinsweise verunmöglicht jedes Heimischwerden.

Der Container untergräbt Metaphysik und Bauordnungen: Containersiedlungen gelten nicht als Architektur, deshalb können sie überall im öffentlichen Raum platziert werden. Kaum eine Straße und kaum ein Platz ist in den letzten Jahren von diesem Unding⁶, verschont geblieben. „Der Container wird die Zufälligkeit von allem Möglichen, womit er beladen wird, nicht los. Er kann nicht behalten, was wichtig und wesentlich ist. Denn er behält alles nur vorübergehend.“⁷ Nicht zufällig haben die Populärkultur und einige ihrer hochkulturellen Verlängerungen in den letzten Jahren eine gewisse Vorliebe für den Container entwickelt. So wurde er zum Mittelpunkt provokanter theatraler Inszenierungen⁸, Gegenstand avantgardistischer Architekturkonzepte⁹ sowie zum Austragungsort zeitgenössischer Kunst¹⁰ und experimenteller Fernseh-

⁴ In: Scoates 2003, S.74

⁵ Freud bestimmt das Unheimliche als Funktion des Wiederholungszwangs, vgl. Freud 1917, S.251ff. Heidegger führt den Begriff des Unheimlichen ein, um die Funktion der Angst für die Erkenntnis des Nichts (als Grundlage der Metaphysik) zu bestimmen. Unheimlich werde es einem „im Entgleiten des Seienden“ einschließlich uns selber als „seienden Menschen“; vgl. Heidegger 1975, S.32.

⁶ Flusser unterscheidet zwischen materiellen Gegenständen - den Dingen - und immateriellen Phänomenen, Strukturen, Informationen - den Undingen; Flusser 1999, S. 185ff. Der Container ist genau genommen beides: massives materielles Objekt, also Ding, einerseits, und Grundelement einer Organisationsstruktur, also Unding, andererseits.

⁷ Böhringer 1993, S.19

⁸ Wie Christoph Schlingensiefels Asylantencontainer auf dem Wiener Heldenplatz oder Bert Neumanns Bühnenbilder für die Globalisierungstheaterstücke von René Pollesch an der Berliner Volksbühne.

⁹ Die in New York ansässigen *Lot-ek* und *Office of Mobile Design (OMD)*, oder das niederländische *Atelier von Lieshout (AVL)* verwenden Standardcontainer als Grundlage ihre Konzepte bzw. Aktionen; vgl. Scoates 2003, Siegal 2003, du Februar 2003/Heft Nr.733, S.66f.

¹⁰ Von der Kunstmesse Art Miami in Florida bis zum Studienprojekt an der Bauhaus-Universität in Weimar gibt es eine Vielzahl von Beispielen.

formate¹¹. Im Container scheinen genau diejenigen Tendenzen zu kulminieren, die das Unbehagen gegenüber unserer heutigen Kultur auslösen: gesteigerte Mobilität sowohl in räumlicher als auch in funktionaler Hinsicht, die mit inhaltlicher Beliebigkeit korrespondiert. Der Container - Produktionsstätte zwangsnomadischer, metaphysisch unbehauster Individuen.

Kaffeelöffel der Globalisierung

Als Siegfried Giedion seine Bahn brechende Untersuchung der kulturellen Auswirkungen der Mechanisierung begann, stellte er zunächst klar, dass es „bescheidene Dinge“ seien, die den Gegenstand seiner Analysen bildeten, „Dinge, die gewöhnlich nicht ernst genommen werden, jedenfalls nicht in historischer Beziehung.“¹² Nur in diesen lasse sich das Wirken der Gewalten sichtbar machen, die unsere Zivilisation so nachhaltig erschüttert hätten. Der Container teilt mit den von Giedion behandelten Gegenständen wie Sofas oder Küchenherden ihre Banalität und Alltäglichkeit. Diese Attribute verbinden sich mit seiner spezifischen Glätte und Hermetik zu seinem unauffällig abweisenden Charakter. So wie zu Giedions Zeiten die Technologien des Alltags aus der Vogelperspektive der Historiker übersehen wurden, entgeht der Container heute dem Blick selbst der auf Phänomene geeichten kulturwissenschaftlichen Untersuchungen. Dies scheint mir Begründung genug, bei meiner Untersuchung des Containers in einem ersten Schritt dem von Giedion eingeschlagenen Weg zu folgen. Die Sonne, die sich - Giedions berühmten Diktum folgend - in meinem als Kaffeelöffel betrachteten Container spiegelte, wäre dabei der globalisierte Kapitalismus.

Tatsächlich lassen sich die Quellen der Containerisierung/Globalisierung ebenso wie die der Mechanisierung bis in das Altertum zurückverfolgen. Eine Untersuchung der Mittel der Containerisierung würde zum einen unmittelbar an einige von Giedion betrachteten technologischen Prinzipien, wie das des Fließbands und der Serialität anknüpfen können, zum anderen Technologieentwicklungen ins Visier nehmen, die sich parallel vollzogen, wie die Dampfschiffahrt, die Eisenbahn und das Automobil. Schließlich müsste eine derartige Untersuchung auch die Auswirkungen auf die organische Substanz und die menschliche Umgebung zum Gegenstand machen. Denn in beiden hat der Welt umspannende Güterverkehr mittels Containern tiefe Veränderungen bewirkt, man denke an die biotechnologische Entwicklung besonders transportfähiger Lebensmittel mittels Genmanipulation und an die nahezu unbeschränkte Verfügbarkeit nahezu jeden Gutes aus der ganzen Welt, die zu einer nachhaltigen Zerrüttung dessen führte, was wir als lokale Kulturen zu bezeichnen gewohnt waren.

Doch geht es noch um mehr: Nicht zufällig sind Flüchtlinge, illegale Arbeiter, Kriegsgefangene und mediengesellschaftliche „Versuchskaninchenmenschen“

¹¹ Das weltweit erfolgreiche Format der „Big Brother“ Shows und seiner Derivate wird hierzulande in den Medien unter der Gattungsbezeichnung „Containershows“ geführt; vgl. etwa zur erfolgreichen Einführung der Sendung in Afrika: *Süddeutsche Zeitung* vom 23.7.03, Alex Rühle, „Ein Kontinent im Container. In Johannesburg wird „Big Brother“ als panafrikanische Komödie aufgeführt“. Zum gleichen Thema eine Woche früher der *Tagesspiegel*: „Multikulti im Container“.

¹² Giedion 1994, S.19f.

die prominentesten Insassen der ubiquitären Un-Architektur der Container. Neben die medienhistorische Betrachtung wird ein machtanalytischer Ansatz im Sinne Foucaults treten, der die Containerisierung als ein Dispositiv¹³ begreift, ein komplexes Gefüge aus politischen, juristischen, ökonomischen, ideologischen und technologischen Komponenten, dessen Möglichkeitsbedingungen und Entwicklungslinien es zu verdeutlichen und unter dem Aspekt der umwälzenden biopolitischen Entwicklungen des 20. Jahrhunderts zu betrachten gilt. Als leere, d.h. asignifikante Form *inszeniert* der Container die strukturelle Gewalt des Kapitalismus, die darin besteht, alles und jeden zur Ware zu transformieren und im gleichen Zuge, alle anderen Attribute irrelevant zu machen¹⁴. Er nivelliert die Dinge, indem er sie seinem Auftrag gemäß als Material umhüllt. Sein indifferentes Hülle-Sein raubt ihnen jede Signifikanz. Man könnte auch sagen, er beraubt sie ihrer Rechte als Angehörige einer bestimmten Gattung, Gruppe etc. Deswegen findet im Container als nacktem Behälter das nackte Leben des Flüchtlings seine ideale Umhüllung: Er ist eine Behausung für Rechtlose, für *homines sacres*¹⁵, für Menschen im Ausnahmezustand, wie die gefangenen Talibankämpfer, die während des jüngsten Afghanistankrieges im Container durch die Wüste zu Tode „transportiert“ wurden¹⁶.

Ziel der Arbeit ist es, unter der doppelten Beleuchtung der oben skizzierten mediengeschichtlichen und machtanalytischen Ansätze die wesentlichen Aspekte des Dispositivs Containerisierung zu untersuchen und zu durchdringen. Vergleichbar der von Deleuze und Guattari vorgeschlagenen Ordnung einer Untersuchung nach „Plateaus“¹⁷ sollen auch hier ausgehend von bestimmten Gegenständen bzw. Begriffen mehrere parallele Untersuchungsebenen eröffnet werden, die sich zum Teil überlagern, durchkreuzen und ergänzen, die aber ihre je eigene spezifische Sichtweise etablieren und sich zu einem Gesamtbild zusammenfügen, das den Mannigfaltigkeiten des komplexen Phänomens der Containerisierung gerecht wird.

¹³ Vgl. zum Begriff des Dispositivs: Foucault 1983, besonders S.44ff. u. S.113ff.

¹⁴ Vgl. Marx 1974, S.49ff. und Benjamin 1974 [1]

¹⁵ Vgl. Agamben 2002, insbes. S.92ff.

¹⁶ Wie in der am 18.12.2002 erstausgestrahlten ARD-Dokumentation „Das Massaker in Afghanistan“ von Jamie Doran zu erfahren war; vgl. auch DER SPIEGEL, Bericht vom 16.12.2002, „Tod im Container“.

¹⁷ Vgl. Deleuze/Guattari 1997, S.37f.

Ideengeschichte des Behälters



„Der Behälter als solcher ist uralte.“
(Walter Meyercordt)¹⁸

Im Container kulminiert die Entwicklung der Behälter. Schon die Wahl seines Namens macht deutlich, dass er als ubiquitäres Gefäß beansprucht, alle seine historischen Vorläufer in sich einzuschließen und damit überflüssig zu machen. Weltweit wird das englische

Wort für die Gattungsbezeichnung „Behälter“ für eine Stahlkiste verwendet, die doch eigentlich nur eine ganz bestimmte Art von Behälter ist, mit historisch bedingten Formen und Maßen: TEU heißt die international gültige Maßeinheit für einen Container, *Twenty Foot Equivalent Unit*, das sind 20 auf 8 1/2 auf 8 Fuß, bzw. 6058 x 2591 x 2438 mm. Weil die Containerisierung in US-Amerika begann, das sich bis heute gegen die Einführung des Dezimalsystems sperrt, hat sich ein für die Europäer äußerst ungünstiger internationaler Standard durchgesetzt.¹⁹ Waren vor dem Container alle Gefäße mehr oder weniger eng mit einem bestimmten Inhalt verbunden, dem zu dienen sie meist erst hergestellt worden waren - so die Amphore und das Eichenfass mit dem Wein oder dem Öl, der Korb mit Obst oder Gemüse und die Truhe mit der Aussteuer²⁰ - so kehrte sich dieses Verhältnis mit dem Container um. Nun haben sich alle Produkte dieser Erde im Zweifel den Bedingungen des Containers anzupassen, wenn sie an der Zirkulation der weltweiten Wirtschaft teilnehmen und damit ihre Existenzberechtigung erlangen wollen.

Die Anforderungen, die der Container an seine Inhalte stellt - nämlich vor allem Mobilität und Serialität - sind jedoch nicht erst mit ihm erfunden worden, sondern haben eine Vorgeschichte, die ebenso alt wie, ja geradezu konstitutiv ist für die Idee des Behälters. **Diese Vorgeschichte bis in die Gegenwart nachzuzeichnen, eine Typologie des Behälters und der jeweiligen Verhältnisse aufzustellen, die Behälter und Inhalt, Hülle und Umhülltes, Form und Substanz dabei eingehen, soll Gegenstand dieses Abschnittes sein. Ein wichtiger Teil wird dabei auch der modernen Geschichte der Standardisierung zu widmen sein.**

¹⁸ Meyercordt 1960, S.12

¹⁹ Im Jahr 1964, bevor die Containerisierung überhaupt bis nach Europa gekommen war, wurde bereits die ISO-Norm für den Container festgelegt. Seine Höhe ergab sich aus den maximalen Durchfahrtshöhen der Zufahrten zum New Yorker Hafen. Die Norm hat zur Folge, dass im Verkehr mit Euro-Paletten bei jedem Container ein Stauraumverlust von bis zu 20% entsteht; vgl. Köstlin 2003, S.43.

²⁰ Vgl. ebda., S.44f. und Bachelard 1994

Das Ende der Seefahrt



I don't have vessels, I have seagoing trucks!
(Malcolm McLean)

Als am 26. April 1956 die *Ideal X*, ein amerikanischer T2-Tanker aus dem Zweiten Weltkrieg, mit einer Ladung von 60 Containern auf Deck zu einer Testfahrt von Newark/New Jersey nach Houston/Texas aufbricht, läutet dies das Ende der Seefahrt ein. Nicht zufällig ist es ein

Spezialist für den Landtransport - der von der Straße auf das Meer umgestiegenen LKW-Spediteur Malcolm McLean - der der Jahrtausende alten Tradition der Seefahrt als eines Aufbruchs ins Offene und Ungewisse den tödlichen Stoß versetzt. Die „Herausforderung des Meeres“ als Antrieb für zivilisatorische Leistungen hat ausgedient.²¹ Indem sie das Problem des Anschlusses zwischen den verschiedenen Transportmitteln löst, führt die Containerisierung eine Entwicklung radikal zu Ende, die die Seefahrt seit deren Beginn begleitet hat: die restlose Kerbung des ehemals paradigmatisch glatten Raums des Meeres²². McLeans Idee, die Aufbauten von Lastwagen am Hafen ohne Umladen der Ware direkt auf dem Schiff zu verstauen und am Zielhafen in gleicher Weise wieder zurück auf baugleiche LKW zu expedieren, verbindet die Straßen über das Meer hinweg. Containerschifflinien funktionieren wie städtische Nahverkehrssysteme. Mit der Containerisierung breitet sich die künstliche räumliche und zeitliche Ordnung der Stadt über die ganze Welt aus und verdrängt die „natürliche“ Zeit der alten Seefahrt: der Gezeiten, der Stürme, der Winde. Kein Tag, keine Nacht und auch keine Horizonte mehr, dieses zentrale Fluchtmotiv neuzeitlichen Denkens.

Doch ähnlich wie bei der Geschichte der Behälter ergibt sich auch bei der Untersuchung der historischen Entwicklung der Seehandelslinien keine einheitliche pro- bzw. regressive Linie, etwa im Sinne eines Gewinns von räumlicher Verfügbarkeit bei gleichzeitigem Verlust von (geistiger) Offenheit. Vielmehr entstehen viele Ideen erst in dem Moment, da sich ihr Unmöglichwerden schon ankündigt - wie sich an der Geschichte des Horizonts als zentralem utopischem Motiv neuzeitlichen Denkens zeigen lässt²³. **Der Dialektik zwischen technischen und geopolitischen Entwicklungen einerseits und ästhetischen Konzepten über das Meer andererseits will sich der Abschnitt widmen, nicht zuletzt in der Hoffnung, Fluchtlinien in der containerisierten maritimen Welt auf die Spur zu kommen.**

²¹ Carl Schmitt spricht von dieser Herausforderung, die in der dialektischen Entwicklung zwischen „terrane Ordnung“ und „maritimer Existenz“ einen entscheidenden Antrieb gebildet habe; vgl. Schmitt 1994, S.42f. u. 54ff. Die paradoxe Wirkung einer „entfesselten Technik“, die laut Schmitt nur in der „maritimen Existenz“ möglich ist, liegt darin, dass sich mit ihr auch über das offene Meer eine „terrane Ordnung“ ausbreitet; vgl. Schmitt 1993, S.99.

²² Vgl. Deleuze/Guattari 1997, S.664ff.

²³ Vgl. Koschorke 1990

Mobile und nomadische Architekturen



Allerorten beginnt man, sich über Nomaden den Kopf zu zerbrechen.
(Vilém Flusser)²⁴

In einem irritierenden Widerspruch zu ihrer statischen Grundverfassung steht die nomadische Herkunft der Architektur: „Ephemeral architecture was without doubt man's first form of building.“²⁵ Obgleich modulare und transportable Konzepte in der Architektur der Moderne von deren Beginn an eine wichtige Rolle spielten, sind sie - zumindest im Bereich des „offiziellen“ Bauens - kaum über den Status ambitionierter architekturtheoretischer Ideen

hinausgekommen. Als Reaktion auf die krisenhaften Veränderungen, die durch die Revolutionierung des Verkehrs und der Informationstechnologien bewirkt wurden, setzen sich Architekturtheoretiker, Urbanisten und (Medien)Philosophen verstärkt mit vormodernen nomadischen Lebensweisen auseinander, in der Hoffnung, so etwas über die aktuellen und zukünftigen kulturellen Entwicklungen herausfinden zu können. Den Containern bzw. sich an die Idee des Containers anlehnenen Architekturkonzepten ist dabei eine nicht unwichtige Rolle zugefallen. Als Hauptprotagonisten ständiger (materieller) Bewegtheit, ständigen „Unterwegsseins“, die unterschiedslos Dinge wie Menschen beherbergen, stellen Container heute so etwas wie ein Paradigma nomadischer oder mobiler Architekturen dar.²⁶

Die verschiedenen Ansätze zu einem neuen „Nomadismus“ aus der Perspektive der Containerisierung kritisch zu beleuchten, soll Gegenstand dieses Abschnitts sein. Dabei wäre zunächst zu fragen, ob sich heutige Mobilität überhaupt mit dem Begriff des Nomadismus beschreiben lässt²⁷. Des Weiteren soll untersucht werden, in welchem Verhältnis der heutige Nomadismus, das Verlassen des „Hauses“ (der staatlichen Ordnung, der gesicherten Arbeitsexistenz, der Kultur der Dinge), und die von Agamben beschriebene Kultur des Ausnahmezustands²⁸ zueinander stehen. Die herausragende Bedeutung des Containers als Behausung von illegalen Arbeitern, staatenlosen Flüchtlingen oder heimlich reisenden Terroristen lässt ihn als legitimen Nachfolger der Urform moderner mobiler und modularer Architektur, der Baracke, erscheinen.

²⁴ Flusser 1999, S.150

²⁵ Kronenburg 2002, S.11

²⁶ Vgl. etwa die weiter oben schon erwähnten Arbeiten der Gruppen Lot-ek und OMD, aber auch ältere Ansätze wie die der Architekturgruppe der Metabolisten in Japan, Richard Rogers oder Norman Fosters, die explizit auf Container zurückgriffen; vgl. Kurokawa 1977; Leiprecht 2003.

²⁷ Oder ob, wie Deleuze und Guattari mit Nachdruck betonen, die echten Nomaden der Wüsten und Steppen sich von den heutigen „Nomaden“ kategorisch unterscheiden, dass ihr bewegter Lebensstil einzig dem Zweck dient, dort zu bleiben, wo sie sind, während heutiges Bestreben, oder heutiger Zwang sich in der Regel darauf ausrichtet, woanders hinzugelangen; Deleuze/Guattari 1997, S.525f.; auch Chatwin 1996, S.112f.

²⁸ Agamben 2004, S.7ff.

Geld / Container



The boxes, viewed in vertical elevation, have the proportions of slightly elongated banknotes. (Allan Sekula)²⁹

Der Container ist das „materialistische“ Gegenstück des Geldes. „Das Geld, Inbegriff von Austauschbarkeit und Gleichgültigkeit, ist der ideale Inhalt eines Containers.“³⁰ In der Welt des Gegenständlichen agiert er als Agent einer Logik

der Warenwirtschaft, die alle ihre Objekte so weit wie möglich als bloß virtuelle registriert und prozessiert. Hatten Geld und Statistik diese Veränderung am ontologischen Status ihrer Referenten auf der Seite der Registratur bereits seit Jahrhunderten vorzunehmen begonnen, so blieben die Waren als unterschiedlich zu behandelnde Dinge doch widerständig: Neben der Logik der Zahlen/Warenströme existierte eine Welt der (bewegten) Gegenstände, die, obschon Waren, doch ihre je eigenen Gesetze nach Maßgabe ihrer je eigenen spezifischen Qualitäten (und ihren je eigenen spezifischen Behältern) hervor brachten. Dieser Autonomie setzte erst das Auftauchen des Containers ein Ende. Er reduzierte den Bereich der Eigentlichkeit der Gegenstände radikal auf die Stätten ihrer Herstellung und - sofern es sich um Dinge mit einer gewissen Individualität oder einem spezifischen Fetischcharakter handelt - die Orte ihres Verkaufs. Dazwischen herrscht nun unumschränkt eine Logik des Strömens: Cashflow und Containerflow. Selbst der im Zeitalter der Industrialisierung so viel beachtete Unfall³¹ vermag diese Ordnung der (Waren)Ströme nicht mehr zu durchbrechen. Seine Rückbindung an den Herstellungs- und Funktionserhaltungsprozess als Regulativ betrifft in der Regel nur die Produktion von Geschwindigkeit, also das Transportmedium. Die spezifische Eigenart der transportierten Ware kommt dagegen nur in dem Sonderfall zum Tragen, wenn sie als Gefahrgut droht, die Umwelt der Unfallstelle zu verseuchen (und das irgend jemandem auffällt ...). Ansonsten verschwindet ihr Verlust in Zahlenreihen (so wie der Inhalt der Tausende von Containern, die jährlich in den schweren Stürmen auf den Weltmeeren über Bord gehen, in der Weite der Ozeane³²).

Der Logik des Strömens und der Gelenkfunktion, die dem Thema Geld und Container zwischen der historischen Entwicklung der Idee des Behälters und der systematischen Ähnlichkeit zwischen den Organisationsformen und Auswirkungen von Containerisierung und Computing zukommt, soll der Abschnitt gewidmet sein.

²⁹ Sekula 2002, S.12

³⁰ Böhringer 1993, S.22

³¹ Vgl. Virilio o.J., S.77f.

³² Schätzungen zufolge, werden weltweit jedes Jahr rund 10000 Container über Bord gespült; vgl. Henning Sietz, Container im Dominoeffekt über Bord, in: FAZ 9.12.03. Wobei die oft knapp unter der Oberfläche treibenden Container als eine Art Seemine weiter ihre Wirksamkeit entfalten.

Computing Containers



Jetzt war es, als ginge man zwischen den Matrizen eines riesigen Digitalrechners spazieren.
(Thomas Pynchon)³³

Container sind Vollstrecker der prozessierenden Ordnung des Computing in der materiellen Welt. Computer und Containertechnologie gingen von ihrem Beginn an enge Bündnisse ein und veränderten gemeinsam die Welt: So waren es

einerseits elektronische Rechenmaschinen andererseits die Einführung eines groß angelegten Systems mit genormten Transportbehältern, die maßgeblich zum Sieg der Alliierten in der Materialschlacht auf den Weltmeeren des Zweiten Weltkriegs führten. Nach dem Krieg begannen Container und Computer ungefähr gleichzeitig, in zivilen Anwendungen die Weltwirtschaft zu revolutionieren. Die Steuerung der Warenladungen in den ersten Containerterminals der frühen 1960er Jahre gehörte zu den frühesten privatwirtschaftlichen Anwendungsfeldern des Computers.³⁴ Heute wird ein großer Teil des weltweiten Containertransportgeschäfts virtuell gesteuert. Über sein Computerterminal verschiebt der für die Ladung zuständige Zweite Offizier Container an Deck seines Schiffes wie Ordner auf dem Bildschirm. Die eine Handlung auf der virtuellen Oberfläche hat die andere Handlung auf dem realen Stahldeck des Schiffes unmittelbar zur Folge.³⁵ Die ganze Welt ist mit einem Raster überzogen, auf dem Container hin und her geschoben werden. Völlig indifferent gegenüber ihren Inhalten entspricht die Ordnung der prozessierenden Container der Ordnung prozessierender Bit-Ketten. Containerisierung ist eine spezifische Form, in der sich das Innere des Computers über die Welt gestülpt hat³⁶.

Den vielfältigen Entsprechungen zwischen der Ordnung der virtuellen und der Ordnung der materiellen Welt von Containerisierung und Computerisierung nachzugehen, mit dem Ziel, zu einer Beschreibung der strukturellen Prinzipien der Globalisierung zu gelangen, soll Inhalt des letzten Abschnitts sein. Dabei wird insbesondere der Entwicklung der Ordnungs- bzw. Verwaltungssysteme im Containertransportgeschäft auf der einen Seite und der - sowohl programmiertechnischen als auch metaphorischen - Verwendung von Containereinheiten bei der Entwicklung von Computerprogrammen auf der anderen besondere Aufmerksamkeit zu widmen sein.

³³ Pynchon 2004, S.200

³⁴ van den Burg 1969, S.167f.

³⁵ Obwohl sich der so genannte Schreibtisch eines Computers mit all seinen so genannten Ordnern auf einer rein imaginären Ebene bewegt, liegt es nahe, dies als eine weitere Erscheinungsform dessen zu betrachten, was Friedrich Kittler als die Befehlslogik computerisierten Schreibens bezeichnet; Kittler 1998, S.19.

³⁶ Wie es bereits Pynchon in den 1960er Jahren in der eingangs zitierten Passage aus seinem Buch „Versteigerung von No. 49“ für die Anlage der Straßen im Großraum Los Angeles imaginiert hatte.

Zeitplan

Mein Containerprojekt begann im **Sommer 2001**, als ich eingeladen wurde, an einem Dokumentarfilm über Containerschiffreisen mitzuwirken. Während der 24-tägigen Fahrt filmte ich nebenher „**phänomenologische**“ **Videosequenzen** über das Schiff und seine undurchschaubare Ladung, die Container. Unmittelbar nach meiner Rückkehr begann ich mit einer - bis heute an die 500 Bilder umfassenden - **Fotorecherche** über Container in der Stadt und legte ein **Archiv** mit Fundstücken zum Zusammenhang von Containerisierung und Globalisierung an. Mein Ziel ist es, dass sich bildnerische und wissenschaftliche Ebene gegenseitig befruchten.

1. Teil bis 2/2005

Der erste Teil des Promotionsprojekts soll der Aufarbeitung des bisher Gesammelten, der vertiefenden Lektüre insbesondere der philosophischen bzw. medientheoretischen Grundlagen und der Vorbereitung der Archivrecherchen dienen.

- Erarbeitung philosophischer und medientheoretischer Grundlagen
- Entwurf der Abschnitte zur Idee des Behälters, der Geschichte der Seefahrt und zu nomadischen Architekturen (Kap. 1, 2 u. 3).
- Vorbereitung der Archivrecherchen im Ausland (siehe 2. Teil).

2. Teil 3/2005 - 10/2005

Der zweite Teil soll der Recherche der wirtschaftsgeschichtlichen Zusammenhänge der Containerisierung in (Firmen)Archiven und ihrer systematischen Untersuchung dienen.

- Zwei- bis dreimonatiger Forschungsaufenthalt in New York und New Jersey, Recherchen in öffentlichen Archiven, in Archiven der Hafenverwaltung New York und im Firmenarchiv der Container-Pionierfirma *Sea-Land* (evtl. Ausweitung der Recherche auf Bundesarchive in Washington D.C. notwendig).
- Zweimonatiger Forschungsaufenthalt in Kopenhagen, Archivrecherche bei der mächtigsten Containerreederei der Welt, *Maersk Sea-Land*.
- Weitere Recherchen in den wichtigsten mitteleuropäischen Hafenstädten, wie Hamburg, Rotterdam oder Antwerpen.
- Ergänzung der historischen Teile um die Ergebnisse meiner Forschungen zur Geschichte der Containerisierung.
- Beginn der Arbeit am systematischen Vergleich zwischen den Netzwerken des Computers und des Containers (Kap. 5).

3. Teil ab 11/2005

Den dritten Teil des Projekts ab 11/2005 habe ich für die Niederschrift und Reinschrift der Arbeit vorgesehen.

- Niederschrift der fehlenden Abschnitte
- Korrekturen, Überarbeitung
- Klärung der Rechte von Abbildungen, etc

Literatur

- Agamben, Giorgio, Homo Sacer. Die souveräne Macht und das nackte Leben, Frankfurt/Main 2002
- Ders., Ausnahmezustand (Homo Sacer II.1), Frankfurt/Main 2004
- Bachelard, Gaston, Truhe und Kästchen. In: Daidalos - Architektur. Kunst. Kultur, Nr. 53/1994: Schatzhäuser, S.56
- Baudrillard, Jean, Das System der Dinge, Frankfurt / New York 2001 (1991)
- Benjamin, Walter, Charles Baudelaire. Ein Lyriker im Zeitalter des Hochkapitalismus. In: Tiedemann, Rolf / Schweppenhäuser, Hermann (Hg.), Walter Benjamin, Gesammelte Schriften I.2, Frankfurt/Main 1974 [1], S. 509 - 690
- Benjamin, Walter, Das Kunstwerk im Zeitalter seiner Reproduzierbarkeit (Zweite Fassung), in: Schweppenhäuser/Adorno, Ges.Werke Bd. III, Frankfurt/M. 1974 [2], S. 350-384
- Ders., Das Passagen-Werk, Bd.1u.2, Frankfurt/Main 1983
- Berz, Peter, 08/15. Ein Standard des 20. Jahrhunderts, München 2001
- Bexte, Peter, Die Mythen des Horizonts oder das Fazit der Perpektiven. In: Kunstforum Bd.136/1997, S.138-147
- BISS (Bürger in sozialen Schwierigkeiten) (Hg.), Architektur der Obdachlosigkeit (Ausst.kat. Pinakothek der Moderne München), Köln 2003
- Böhm, Florian / Scheppe, Wolfgang / Pizzaroni, Luca, Endcommercial - Reading the City, Ostfildern 2002
- Böhringer, Hannes, Der Container. In: ders., Orgel und Container, Berlin 1993, S.7-34
- Broeze, Frank, The globalisation of the oceans: containerisation from the 1950s to the present, St. Johns, Nfld 2002
- Brokken, Jan, Die blinden Passagiere (Roman), Wien 1998
- Chatwin, Bruce, Die nomadische Alternative. In: ders., Der Traum des Ruhelosen, München/Wien 1996, S.111 -135
- Deleuze, Gilles, Postskriptum über die Kontrollgesellschaften. In: ders., Unterhandlungen 1972-1990, Frankfurt/Main 1993, S.254-262
- Ders. / Guattari, Félix, Tausend Plateaus, Berlin 1997
- Egyedi, Tineke M., The Standardized Container: Gateway Technologies in Cargo Transportation. In: Holler, Manfred J. / Niskanen, Esko (Hg.), EURAS Yearbook of Standardization, Vol. 3 (HOMO OECONOMICUS XVII(3))
- Flusser, Vilém, Vogelflüge. Essays zu Natur und Kultur, München 2000
- Ders., Medienkultur, Frankfurt/Main 1999 (1997)
- Freud, Sigmund, Das Unheimliche. In: ders., Gesammelte Werke Bd.XII, S.233-268
- Foucault, Michel, Der Wille zum Wissen, Frankfurt/Main 1983 (1977)

Giedion, Siegfried, Die Herrschaft der Mechanisierung, Hamburg (2.Aufl.)1994

Ders., Raum Zeit Architektur, Basel/Boston/Berlin 2000 (1976)

Günther, Gotthard, Die amerikanische Apokalypse, München 2002 (2000)

Hardt, Michael / Negri, Antonio, Empire. Die neue Weltordnung, Frankfurt/New York 2002

Harvard Project on the City und Rem Koolhaas, How to build a City. Roman Operating System. In: Actar (arc en rêve centre d'architecture)(Hg.), Mutations, Bordeaux 2000, S.10-23

Haus am Waldsee (Hg.), BKH Gutmann, Drei Orte: Atelier - Ballsaal - Container, Berlin 1995

Heidegger, Martin, Was ist Metaphysik?, Frankfurt/Main 1975 (1929)

Hörisch, Jochen, Kopf oder Zahl. Die Poesie des Geldes, Frankfurt/Main 1996

Hoppe, Felicitas, Pigafetta (Erzählung), Reinbek bei Hamburg 1999

Innis, Harold A., Kreuzwege der Kommunikation, Wien / New York 1997

Kittler, Friedrich A., Die Welt des Symbolischen – eine Welt der Maschine. In: Draculas Vermächtnis. Technische Schriften, Leipzig 1993

Kittler, Daten->Zahlen->Codes. Vortrag an der Hochschule für Grafik und Buchkunst, Leipzig 1998

Köstlin, Konrad, Das Mass aller Dinge. In: du, Nr. 733, Februar 2003, S. 42ff.

Koolhaas, Rem, Delirious New York, New York 1994 (1978)

Ders., S, M, L, XL, Rotterdam 1995

Koschorke, Albrecht, Die Geschichte des Horizonts, Frankfurt/Main 1990

Kronenburg, Robert, Houses in Motion: the genesis, history and development of the portable building, Chichester 2002 (1995)

Kurokawa, Kisho, Metabolism in Architecture, Boulder/Col. 1977

Le Monde Diplomatique (Hg.), Atlas der Globalisierung, Berlin 2003

Leiprecht, Helga, Die Wunderschachtel. In: du Nr. 733, Februar 2003, S. 50-54

Ludwig, Matthias, Mobile Architektur: Geschichte und Entwicklung transportabler und modularer Bauten, Stuttgart 1998

Marx, Karl, Das Kapital. Kritik der politischen Ökonomie, Erster Band, MEW 23, Berlin 1974

McLuhan, Marshall, Die magischen Kanäle. Understanding Media, Dresden/Basel 1995

Meyercordt, Walter, Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Behälterverkehrs (Inauguraldissertation), Bonn 1959

Ders., Behälter und Paletten; Handbuch zur inner- und ausserbetrieblichen Transportrationalisierung, Darmstadt 1960

Ders., Container-Fibel, Mainz 1974

Neumann, Peter / Somer, Jack A., Ozeanriesen: Hautnah erlebt - der Bau der größten Containerschiffe der Welt bei HDW, Hamburg 1996

- Obereder, Klara, Architektur als Fahrzeug nach dem Vorbild des Containers.
In: ZV Steiermark, Permanentes Wohnen, w#plus. wohnen+arbeiten im
informationszeitalter, <http://graz.mvd.org/ZV/wplus.htm> 1999
- Palan, Ronen, The Offshore World. Sovereign Markets, Virtual Places, and
Nomad Millionaires, Cornell Univ. Press 2003
- Prussin, Labelle, African Nomadic Architecture. Space, Place, and Gender,
Washington D.C. / London 1995
- Pynchon, Thomas, Die Versteigerung von No. 49, Reinbek bei Hamburg 2004
(1973)
- Schivelbusch, Wolfgang, Die Geschichte der Eisenbahnreise, Frankfurt/Main
2000
- Schmidt, Burghart, Reisen bis ans Ende des Ankommens - Utopie als Reise-
gebot oder die Frage nach dem Reisemotiv von der Philosophie aus,
in: Kunstforum Bd.136 - Ästhetik des Reisens, S.240ff.
- Schmitt, Carl, Land und Meer, Stuttgart 1993 (1954)
- Ders., Gespräche über die Macht und den Zugang zum Machthaber, Ge-
spräch über den Neuen Raum, Berlin 1994
- Scoates, Christopher (Hg.), Lot-ek: Mobile Dwelling Unit, New York 2003
- Sekula, Allan, Fish Story, Düsseldorf 2002 (1995)
- Serres, Michel, Die fünf Sinne. Eine Philosophie der Gemenge und Gemische,
Frankfurt/Main 1998
- Siegal, Jennifer, Office of Mobile Design. In: Kronenburg, Robert (Hg.), Trans-
portable Environments 2, London / New York 2003, pp.129 -135
- Siegert, Bernhard, Passage des Digitalen. Zeichenpraktiken der neuzeitlichen
Wissenschaften 1500 - 1900, Berlin 2003
- Simmel, Georg, Philosophie des Geldes, Köln 2001 (1900)
- Souza, Philip de, Seefahrt und Zivilisation, Hamburg 2003
- Van den Burg, G., Containerisation. A modern transport system, London 1970
- Virilio, Paul, Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleuni-
gung, Frankfurt/Main 1996 (1995)
- Ders., Der Unfall (Accidens Originale). In: Tumult (Zeitschrift für Verkehrswis-
senschaft), Jg.1/Bd.1, o.J., S.77-82
- Wetzlar, Jon von (Hg.), Urbane Anarchisten. Die Kultur der Imbissbude,
Marburg 2003
- Witthöft, Hans-Jürgen, Container. Eine Kiste macht Revolution, Hamburg
2000

Abbildungen

- Seite 2, 5, 7, 8, 9 aus meiner Fotoserie „Containerisierung“ (Abb. auf S. 9
zeigt die Zentrale der Firma „Maersk Sea-Land“ in
Kopenhagen)
- Seite 6 Werbung der Fa. Mercedes Benz, aus: *Süddeutsche
Zeitung*, 29.10.2003