Fluchtlinien der Erfahrung: Multimodale Widerspenstigkeit entlang der Siemensbahn Berlin.

Anna Maria Ritz, Sandro Simon

Wir schreiten durch ein Tor und befinden uns in einem Stahlbett, die Holzschwellen und Gleise herausgerissen und abgetragen. Rostige Einöde, so mein erster Eindruck.[1] Die Schatten sind kurz, die Wärme kriecht über das Metall. Wir heben den Blick, die Trasse schlängelt sich voran, teilt sich manchmal in zwei, kommt dann wieder zusammen. Wir sehen eine alte Bahnhaltestelle, machen uns auf den Weg, jede:r eine eigene Linie beschreibend.

Die Einöde belebt sich. Da sind die Löcher im Stahlbett, durch die wir das Leben einige Meter unter uns beobachten können. Der Rost, der unterschiedlich aufgeplatzt ist und schillernde Farben freigibt. Graffitis von Menschen vor uns. Unsere Schritte, die metallisch hallen. Manchmal werden sie gedämpft von Ablagerungen aus Sand, Steinen und Erde, aus Ästen, Blättern, Blüten, und Pollen. Dazu zerflossener, herausgequollener Teer. Und Tiere wie Ameisen und Vögel sowie Pflanzen, von Moos und Flechten über Gräser zu Büschen. Bewegt, belebt oder geformt von Wind und Regen entlang der Kanten und Vertiefungen der Trasse hat sich hier über längere und kürzere Zeit ein Geflecht aus Linien gebildet. Im Schutze der Mauern eines dachlosen Raumes auf der Haltestelle haben sich gar Bäume festgesetzt. Hier kommen wir wieder zusammen.

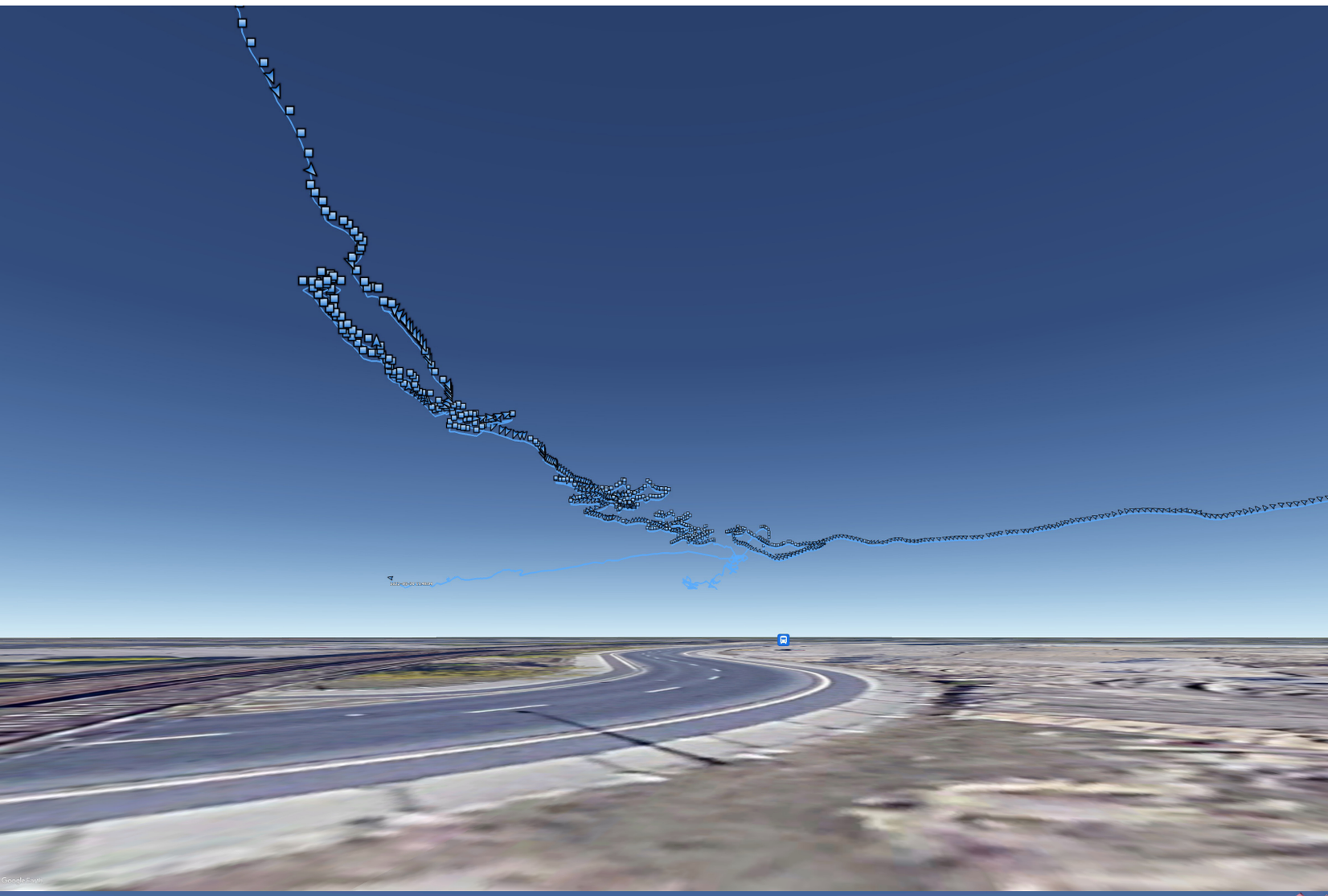
NOLAN
NOLAN
NOLAN

Eine S-Bahnlinie im Taumel der Zeit. Gebaut zwischen zwei Punkten, um zwei Lebenswelten zu verbinden. Um Arbeiter:innen zu tausenden und im Minutentakt auf das Firmengelände und zurück zu pumpen. Zuerst der Krieg und dann die Verlegung des Hauptsitzes verlangsamten diesen Puls. Nach dem Reichsbahnerstreik 1980 dann der Stillstand. Seither Imaginationen der Wiederbelebung.

Menschen und Material, bewegt durch globalisierte ökonomische und politische Prozesse. Heute steht der Stahl als gegossene Erinnerung vor uns. Doch auch hier geht Geschichte; geht das Leben weiter. Rost und Risse bahnen sich ihren Weg, Pflanzen und Tiere richten sich ein, Ideen zur Nutzung entstehen, Menschen gehen auf Erkundungsreisen, so wie wir.

Die Linie verästelt sich, multipliziert sich. Es bilden sich Fluchtlinien (Deleuze und Guattari 1987). Sie beschreiben die Möglichkeit des Fliehens oder sich Entziehens, aber auch das Fließen, Lecken, und das Verschwinden in die Distanz (Massumi 1987), in unterschiedlicher Geschwindigkeit. Mit ihnen weichen Linearität und endorientierte Logik dem Zirkulären und Dialogischen. Es entsteht Raum für das Unbestimmte und Mögliche.

Dieser multimodale Essay geht einigen dieser Linien nach. Er zeigt entlang den selbst widerspenstigen Aufzeichnungen einer Tracking-App und mittels textlicher und audio-visueller Interventionen mosaikhaft, wie sich verschiedene Linien während eines Spaziergangs und später am Schreibtisch für uns manifestierten und den Ort S-Bahnlinie multiplizieren. Er wirft ein Schlaglicht auf Bewegung und ihre Zeitlichkeit sowie auf Brüche und Unterbrechungen. Und er demonstriert, wie über verschiedene ethnographische Werkzeuge und Repräsentationsformen unterschiedliche Perspektiven entstehen.



Die Spuren auf dem metallenen Untergrund haben es mir angetan. Sie wirken „psychedelisch“ auf mich: breite, dünne, verlaufene Linien, eine Spirale. Es braucht einen Moment, bis ich mir ihre Form und Substanz erklären kann. Sie sieht gelblich aus, ihre Kontur geformt durch das Absickern des Wassers. Die Spuren sind Restbestand, der nicht weggespült wurde, vermutlich Pollen.

In der Reduzierung von Objekten und Organismen auf ihre elementaren Strukturen lösen sich zuvor erfahrbare Entitäten auf (Attala 2019). Materialitäten interagieren miteinander, neue (chemische) Verbindungen bilden sich: Die Materialität der Brücke, das Metall, ist beeinflusst von anderen Materialitäten, von Wasser und Sauerstoff. Nach dieser Betrachtung en détail sind die Pollen-Spuren und das verrostete Metall der Brücke belebt. Ihre Linien verwischen…

Unsichtbare Belebtheit, unsichtbar zumindest in den wenigen Minuten, die ich das Standbild fixiere. So sehr ich das Erleben auf der Brücke post-humanistisch betrachten möchte, so sehr bin ich in meiner eigenen Materialität beschränkt.

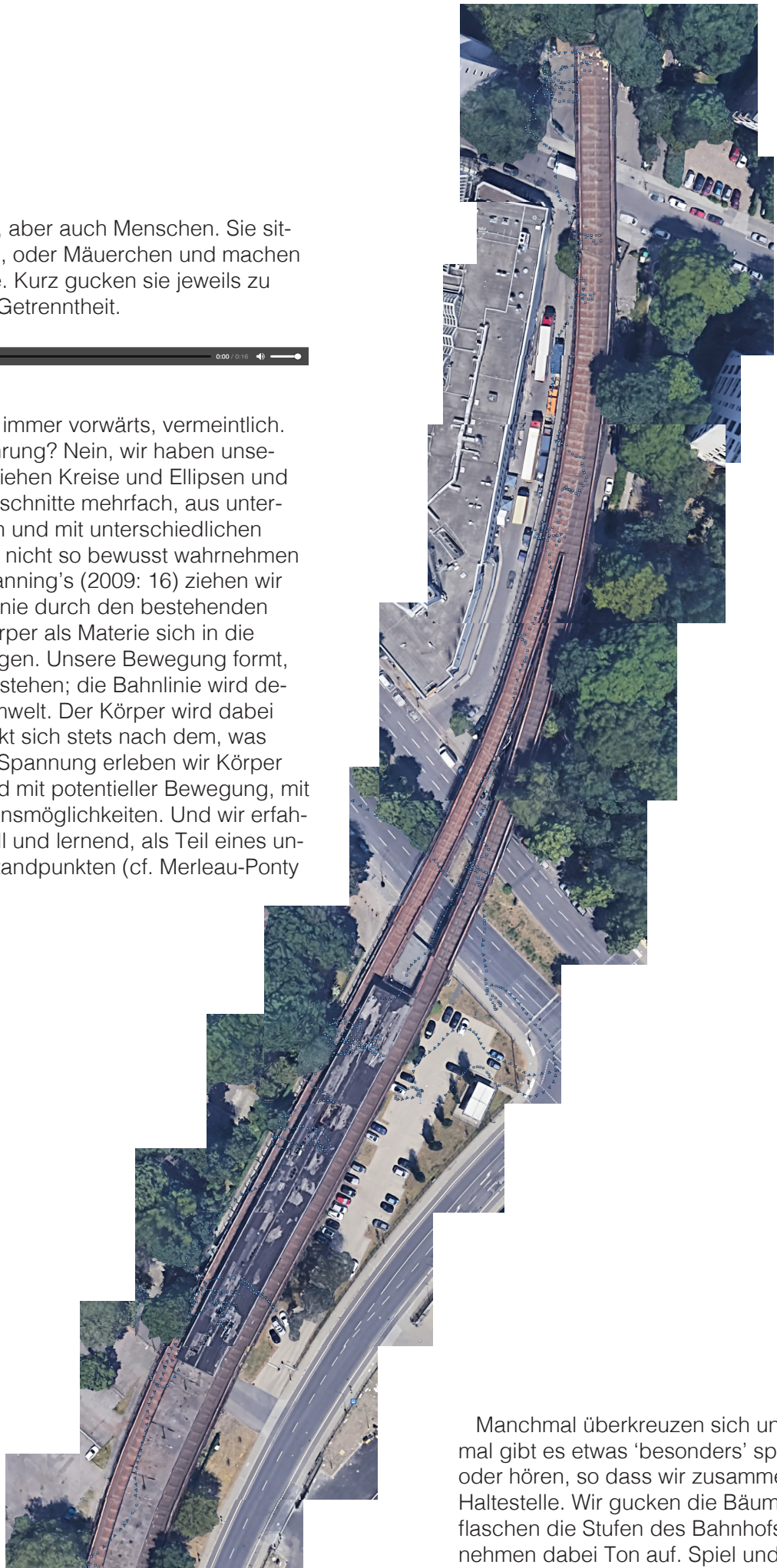
Ich nehme wahr: Lebewesen, denen ich ihre Belebtheit ansehe (z.B. Ameisen) und Lebewesen, deren Belebtheit im Moment nicht sichtbar ist, von denen ich jedoch weiß, dass sie es sind (z.B. Flechten). Meine Sehstärke, mein Wissen und meine Erfahrungswerte beeinflussen, wie ich mich zu Anderen in Bezug setze, welche Wesen ich überhaupt registriere. Nicht-menschliches Charisma (Lorimer 2007) entsteht durch unsere Evaluierung, ist kontextabhängig und relational. In Scharen laufen, krabbeln, rennen - ich kann nicht mal ihr Tempo einordnen- Ameisen über den Boden, sie erscheinen mir fleißig. Ich habe nichts gegen sie, aber viel näher kann ich mich auch nicht zu ihnen beziehen.

Belebtheit ist kein absoluter Zustand, sie ist ein Spektrum. Sie existiert durch meine Behauptung, aber über meine wahrnehmerischen Fähigkeiten hinaus. Materialitäten, Bewegung im Raum und in der Zeit konstruieren eine Belebung durch Interdependenz, zu der ich bloß partiellen und fragmentierten Zugang habe.

Unter uns der Verkehr, aber auch Menschen. Sie sitzen auf Steinen, Bänken, oder Mäuerchen und machen Mittagspause, oft alleine. Kurz gucken sie jeweils zu uns auf. Ein Gefühl von Getrenntheit.

Soundfile 1: Strasse-Wind

Wir folgen der Trasse, immer vorwärts, vermeintlich. Leitplanke unserer Erfahrung? Nein, wir haben unsere individuellen Linien, ziehen Kreise und Ellipsen und beschreiten gewisse Abschnitte mehrfach, aus unterschiedlichen Richtungen und mit unterschiedlichen Foki, auch wenn wir das nicht so bewusst wahrnehmen am Anfang. Im Sinne Manning's (2009: 16) ziehen wir nicht unbetroffen eine Linie durch den bestehenden Raum, als ob unsere Körper als Materie sich in die Bahnlinie als Form einfügen. Unsere Bewegung formt, wie wir die Bahnlinie verstehen; die Bahnlinie wird definiert als Körper und Umwelt. Der Körper wird dabei mehr als er selbst, streckt sich stets nach dem, was noch nicht ist. In dieser Spannung erleben wir Körper und Raum als belebt und mit potentieller Bewegung, mit unendlichen Kombinationsmöglichkeiten. Und wir erfahren uns selbst als partiell und lernend, als Teil eines unendlichen Netzes von Standpunkten (cf. Merleau-Ponty [1945] 2002).



Manchmal überkreuzen sich unsere Linien; manchmal gibt es etwas 'besonders' spannendes zu sehen oder hören, so dass wir zusammenkommen. So an der Haltestelle. Wir gucken die Bäume an und rollen Sprayflaschen die Stufen des Bahnhofsaufgangs hinunter, nehmen dabei Ton auf. Spiel und ethnographische

Werkzeuge, sie animieren sich gegenseitig.

Soundfile 2: Dosenrollen

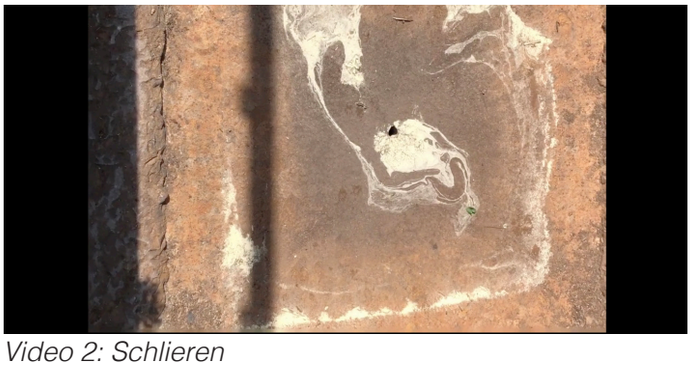
Ein Stück Kreide, zum Beispiel, verleitet den einen dazu Pflanzen, Tiere und Gegenstände zu umfahren, Umrisse wie bei Tatorten zu kreiieren. Die Kreide ist vergänglich, anders als bei Tatorten werden die Umrisse überlebt von denen, die sie versuchen zu umfassen und repräsentieren. Ein anderer fährt mit der Kreide die Trasse ab, platziert Linie auf Linie, jedoch mit Abweichungen, Ausbrüchen. Wieder eine andere läuft mit der Handykamera den Flechten nach. Anderen Linien folgend, entsteht aus einer Eingeschränktheit neue Kreativität und Umdeutung.

Werkzeuge verleiten also zum Spiel und beeinflussen unsere Bewegung hin zum nicht-linearen, sie ko-gestalten aber auch Erfahrungen und Zusammenleben. Sie absorbieren uns anfänglich voneinander und lassen uns jede:r für sich erforschen. Und sie fordern uns heraus.

Meine Hände jonglieren das Aufnahmegerät und mein Handy, Finger strecken sich aus, um die Geräte zu bedienen. Es nervt, die Hände nicht frei zu haben. Ich bin überfordert, versuche, mich zwischen den Werkzeugen zu entscheiden, stopfe das Handy zwischendurch in meine Bauchtasche.

Ethnographische Werkzeuge aktivieren unsere Aufmerksamkeit, dirigieren und mediieren unseren Fokus, ermöglichen und schränken ein. Später verdichten und nuancieren, aber auch multiplizieren oder konterkarieren sie dann. Ohne sie wäre unser Erleben der S-Bahnlinie ein ganz anderes geworden.

Video 1: Ameisen



Video 2: Schlieren

Wir sehen das Wasser. Wir stehen auf dem metallenem Unterbau der alten

Siemensbahn, der abrupt endet. Vor uns eine verfallene Bahnbrücke. Eine Stufe, Stacheldraht mit Gras verschlungen und Metallschienen markieren den Übergang vom festen Untergrund hin zu Holzschwellen in gleicher Spurweite. Zwischen den Balken geht es in die Tiefe, in die Spree.

Bevor wir uns an der Stufe treffen und fragend ins Blaue schauen, waren wir über weite Strecken Einzelgänger:innen, kamen nur am Bahnhof länger zusammen. Unsere Linien verliefen ansonsten individuell: in unterschiedlichem Tempo verfolgten sie eigene Windungen auf der Trasse. Sie kreuzten nur kurzweilig, treffen dafür auf andere Linien.

Wir überlegen kurz, ob wir uns trauen und trauen uns dann. Einer probiert den Weg zuerst, rät uns, in gleichmäßigem Rhythmus zu schreiten, dann treten wir schon nicht daneben. Auch wenn ich erst unbedingt wollte, dass wir die Überquerung wagen, zittern nun meine Knie, ich bekomme Angst und denke zuerst an die teuren Werkzeuge, die ins Wasser fallen könnte. Wir teilen das Gepäck untereinander auf, einer bleibt kurz hinter mir und gibt mir Mut, alle haben sich im Blickwinkel. Als wir auf festem Boden ankommen, sind wir ein Team geworden.

Video 3: Brücke

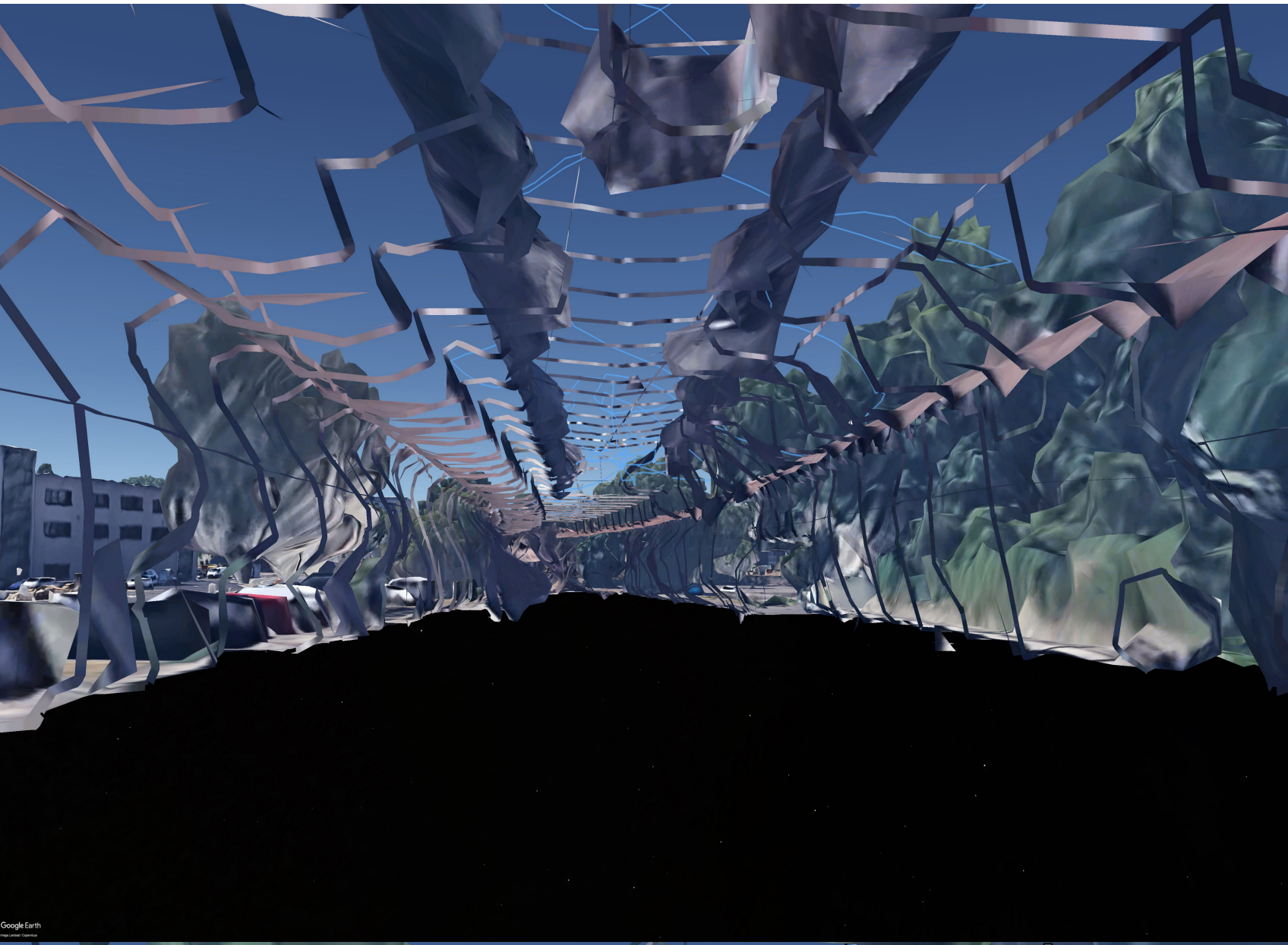
Kleinere Lebewesen oder solche mit anderen Fähigkeiten wären hier geschickter, uns dagegen stellte sie vor eine Mutprobe. Wir waren eingeladen, widerspenstig ("unruly") zu werden. Unvermutet folgten unsere Linien der gleichen Richtung. Der Abstand der Holzschwellen zwang unsere Schritte zu einem ähnlichen Rhythmus. Die geteilte körperliche Erfahrung der Überquerung schweißte uns zusammen, wir bildeten eine "Affective Community" (Zink 2019). Wir spürten Unsicherheit, Angst, Mut, Erleichterung und Freude – wenn auch auf individuelle Weise. Das Erforschen der Widerspenstigkeit dieses Ortes schaffte ein Miteinander.

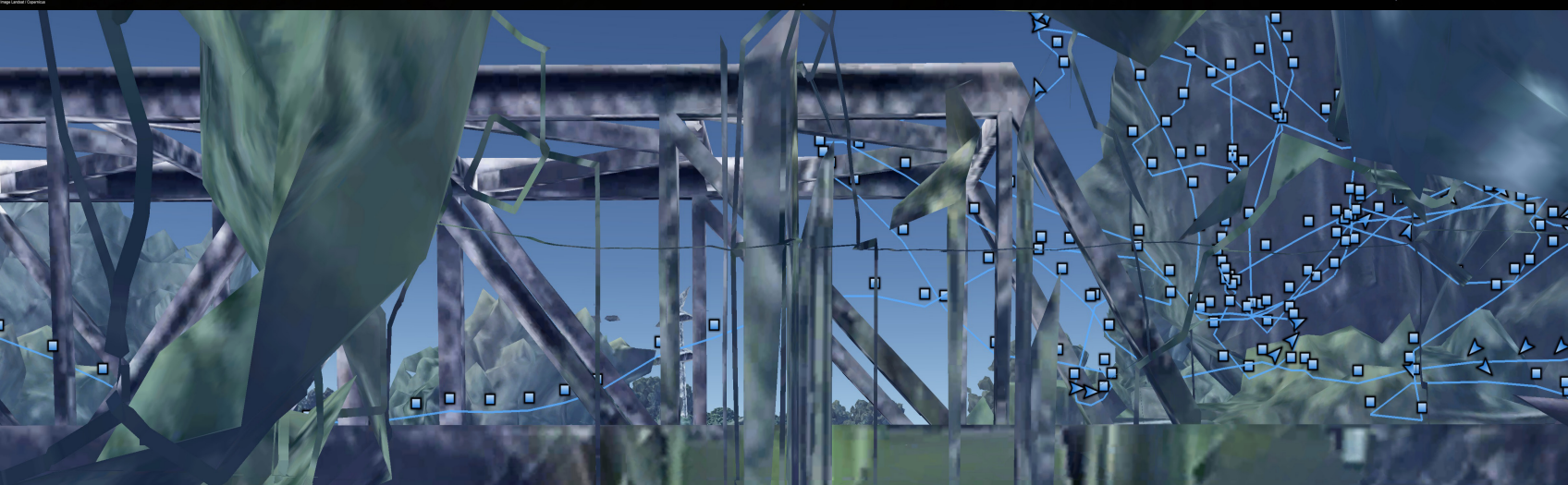
Erst als wir die Linien, die die Tracking-App aufgezeichnet hat, sehen, realisieren wir, dass wir nicht einfach strikt der Trasse nach gelaufen sind. Wir waren einmal schneller, einmal langsamer, machten Schlenker, kehrten zurück.

Die Tracking-App schafft also kein Abbild unserer gelebten Realitäten. Sie nähert sich uns an, schafft auf der Grundlage unserer Bewegungen etwas Neues und doch teilweise Vertrautes. Sie erstellt eine Karte, verortet uns darin und beeinflusst unser Erleben ex-post. Sie ist selbst Akteur, wie auch das Programm, das ihre Daten verarbeitet, visualisiert und mit dem digitalen Stadtbild kombiniert. Dabei löst sich zum Beispiel hier und dort die digitale Trasse auf, zerfällt stärker noch als ihr eisernes Vorbild, oder unsere Wege, als aufgezeichnete Linien, scheren aus über die Trasse hinaus oder verrenken sich gar in den Himmel. Technologische Mediation, wie uns Grasseni und Gieser (2019) erinnern, ist nie nur eine Frage von Fluss, sondern auch von Widerständen, Turbulenzen und Verzerrungen. Die Widerspenstigkeit der S-Bahnlinie als Brache selbst verwebt sich mit der Widerspenstigkeit der technologischen Mediation.

Die Tracking-App erinnert uns aber auch daran, dass die Widerspenstigkeit der S-Bahnlinie auch durch unser Handeln, Denken und Repräsentieren entsteht. Die Routen die wir gewählt haben, die Werkzeuge die wir verwendeten, die Montage der Videos, die Auswahl der Bilder, die Form und der Inhalt des Texts, auch sie prägen was wir als widerspenstig verstehen. Ebenso beinflusst uns die methodologische Herangehensweise oder unsere individuellen, bestehenden Vorstellungen. Widerspenstigkeit ist kein stabiler, 'natürlicher Fakt'; Widerspenstigkeit als Konzept ist selbst widerspenstig, eine Fluchtlinie mit verschiedenen Graustufen und Intensitäten, und mit offenem Ausgang.

Dieser Beitrag hat versucht, einige Linien der Widerspenstigkeit der S-Bahnlinie inhaltlich und in der Form aufzunehmen und weiterzuspinnen, neue Knoten zu bilden. Erlebtes, Imagination und technologische Agency und Mediation kommen dabei zusammen und sollen einen stets partiellen, sensorischen wie kognitiven Zugang zu Widerspenstigkeit und ihren vielen verschiedenen Ausprägungen ermöglichen. Die S-Bahnlinie und ihre Geschichte als linear gedachte Verbindungslinie für Mensch und Material verschwindet dabei nicht, sie relativiert und multipliziert sich. Neue, partielle Perspektiven eröffnen sich, Fluchtlinien der Erfahrung entstehen.





[1] Auf unserem Spaziergang waren wir zu viert: Anna Maria, Darius, Manuela und Sandro. In diesem Beitrag wechseln sich Anna Maria und Sandro als Erzähler:in ab.

Literatur

Attala, L. (2019). How Water Makes Us Human. Engagements with the Materiality of Water. Cardiff: University Press of Wales.
Deleuze, G., and Guattari, F. (1987). A Thousand Plateaus. Translated by Brian Massumi. Minneapolis: University of Minnesota Press.
Grasseni, C. and Gieser, Th. (2019). Introduction: Skilled Mediations. Social Anthropology/Anthropologie Sociale, Vol. 27: 1 6–16.
Lorimer, J. (2007). Nonhuman Charisma. Environment and Planning D: Society & Space, Vol. 25(5): 911-932.
Manning, E. (2009). Relationscapes. Movement, Art, Philosophy. Cambridge and London: The MIT Press.
Merleau-Ponty, M. ([1945] 2002). Phenomenology of Perception. London: Routledge.
Massumi, B. (1987). Notes on the Translation and Acknowledgments. In: Deleuze, G., and Guattari, F. (1987). A Thousand Plateaus. Translated by Brian Massumi. Minneapolis: University of Minnesota Press.
Zink, V. (2019). Affective Communities. In J. Slaby, C. von Scheve (Hrsg.) Affective Societies. London: Routledge.

Bild-/Video-/Soundverzeichnis

Foto 1-3: Sandro Simon, Minox Analog Kleinbildkamera, Kodak Film (Foto 1 und 3 doppelbelichtet)
Foto 4 und 5: App “myTracks”
Foto 6-9: Anna Maria Ritz, Iphone
Foto 10-31 (Collage): App “myTracks”
Soundfile 1 und 2: Anna Maria Ritz, Zoom Audiorekorder
Video 1 und 2: Anna Maria Ritz, Zoom Audiorekorder, Iphone
Video 3: Sandro Simon, Iphone
Foto 32 und 33: App “myTracks”

Zitiervorschlag: Ritz, Anna Maria und Sandro Simon (2023). Fluchtlinien der Erfahrung. Multimodale Widerspenstigkeit entlang der Siemensbahn Berlin. https://umweltethnologie.com/2023/01/11/fluchtlinien-der-erfahrung-multimodale-widerspenstigkeit-entlang-der-siemensbahn-berlin/ (11. Januar 2023).