
Tokens, Suckers und der *Great New York Token War*

Stefan Höhne

BEGIBT MAN SICH AUF DIE SPUR DANACH, welche Rolle Artefakte in den historischen Dynamiken von Mobilität und Transit spielen, stößt man auf einen merkwürdigen Sachverhalt: Immer wieder begegnet man einem kleinen, münzartigen Gegenstand, welcher in vielfältiger Weise mit transitorischen Infrastrukturen in Verbindung steht. Im Falle des antiken Mythos des Übergangs der Toten in den Hades wird dieses metallene Objekt beispielsweise als Obolus bezeichnet, im Falle der New Yorker Subway im zwanzigsten Jahrhundert als Token. In beiden Fällen ist nicht nur die Materialität, sondern auch der Funktionszusammenhang des Artefakts sehr ähnlich: Er ermöglicht den rechtmäßigen Zugang zu einem (zumeist unterirdischen) Transitsystem. Und sowohl in New York City als auch an den Ufern des Totenflusses Styx finden wir dramatische Konflikte, die mit diesen Objekten verknüpft sind. Wenn es also im Folgenden darum gehen soll, sich jenen Charakteristika zu nähern, welche als *Offenheit* von Artefakten bezeichnet werden können, so erscheint es vielversprechend, sich den Umnutzungen, Erfindungen und Innovationen zu widmen, die mit ihnen realisiert wurden. Diese Modifikationen haben einen potentiell subversiven Charakter, denn indem sie die Dinge in neue Zusammenhänge bringen, destabilisieren sie etablierte Arrangements, mitsamt ihren Wissensformen, administrativen Hegemonien und kulturellen Praktiken. Eine Analyse solcher Vorgänge erlaubt Rückschlüsse auf die Rolle von Artefakten in sozio-kulturellen Kontexten, sowie speziell in jenen flüchtigen und instabilen Mikrogefügen, welche auch im Zentrum des Denkens von Gilles Deleuze und Felix Guattari stehen. Durch die Perspektive einer deleuzianisch imprägnierten Theorie des Gefüges soll daher das Merkmal der Offenheit näher bestimmt werden.

Charons Obolus und die Erfindung transitorischer Infrastrukturen

Eines der frühesten Momente transitorischer Praxis samt ihrer spezifischen Artefakte lässt sich in den Todesmythologien und Bestattungsriten der griechischen und römischen Antike finden. Bekanntlich mussten dort die Verstorbenen nach dem Begräbnis in den Hades, das Reich der Toten, gelangen. Dem Mythos zu-

folge führte entlang der Grenze zwischen Welt und Unterwelt der mächtige Fluss Styx (bzw. Ancheron) mit seinen giftigen und reißenden Wassern. Es bedurfte also einer maschinell-administrativen Antwort auf diese logistische Herausforderung transzendenter Massenmobilität: die Implementierung einer Transit-Infrastruktur mit geeigneten Orten für Anlegestellen, einem Kahn samt Ruder und Segel und vor allem einem Fährmann. Für diese Aufgabe, welche navigatorische Kompetenz, Unbestechlichkeit sowie die Bereitschaft zu einer eintönigen wie gefährlichen Aufgabe erforderte, fand sich schließlich ein bärtiger alter Gott mit dem Namen Charon.

In der Figur Charons verdichten sich zahlreiche Motive, die unter anderem aus den Mythen der Etrusker und alten Ägypter stammen. In unserem Kontext soll die Aufmerksamkeit jedoch auf der logistischen Anordnung des Transits ins Totenreich liegen. Bereits im Zuge seiner Implementierung manifestieren sich dabei Formen von Exklusion. Der römische Dichter Vergil beschreibt dies in einer dramatischen Szene:

»Die ganze aufgewühlte Menge stürmte hierhin zum Ufer [...]. Sie standen und flehten, zuerst den Weg hinübergefahren zu werden und sie reckten die Hände aus Sehnsucht zum jenseitigen Ufer, der traurige Fährmann aber nimmt bald diese, bald jene entgegen, aber die anderen zurückgedrängten hält er vom Ufer fern. [...] Diese ganze Menge, die du siehst, ist hilflos und ohne Begräbnis; jener Fährmann ist Charon; diese, die er durch die Woge fährt, sind begraben.«¹

Ohne Begräbnis zu sein, bedeutete an den Gestaden des Flusses Styx bis in alle Ewigkeit auf und ab zu wandern, ohne jemals in die Unterwelt zu gelangen. Bereits in der Antike bedeutete der Aufenthalt in einer Transitzone – ohne die Möglichkeit der Mobilität – ein Szenario größten Schreckens. Dieser Mythos taucht im Zusammenhang mit der Entwicklung und Technisierung arbeitsteiliger Produktion und Konsumtion von Mobilität (ca. 500 v. Chr.) auf. Mit der Erfindung und Durchsetzung antiker Geldwirtschaft wenige Jahrhunderte später findet er jedoch eine zentrale Modifikation. Die Begräbnisriten werden durch ein entscheidendes Artefakt erweitert: den Obolus. In den *Metamorphosen* (auch als *Der goldene Esel* bekannt) des Schriftstellers und Philosophen *Lucius Apuleius* aus dem 2. Jahrhundert n. Chr. wird die Funktion des Obolus wie folgt beschrieben:

¹ Vergil: *Aeneis*, München 1980, S. 241.

»Nun kommst du gleich zum Totenfluss, worüber Charon gesetzt ist. Ehe er die Ankömmlinge in seinem wandelbaren Nachen an das jenseitige Ufer hinübersetzt, fordert er sich erst Fährgeld von jedem ein. Wehe! Also auch bei den Toten herrscht Habsucht? [...] Und der Arme muss zum Sterben sich erst mit einem Reisepfennig versehen, sonst darf er nicht fort! Gib dann diesem schmutzigen Greise einen von deinen beiden Stüubern als Schifferlohn, oder vielmehr, lass ihn sich denselben aus deinem Munde selbst nehmen.«²

Dieses Artefakt, welches als Grabbeigabe den Verstorbenen in den Mund gelegt wird, um den Zugang zum Totenreich zu ermöglichen, war ursprünglich tatsächlich eine kleine Münze. Mit ihrem oft ausdrücklich erwähnten geringen Wert (1/6 einer Drachme) sollte der demokratische Zugang zum Hades betont werden, ein Ort, der potentiell allen Gläubigen offensteht. Aber mit dem Obolus strukturiert sich nicht nur die Begräbniszeremonie neu, denn die Einführung eines neuen Artefakts bedeutet auch eine Neujustierung des transitorischen Ensembles am Ufer des Styx. Von nun an erfordert der Zugang zum Hades auch eine Transitinfrastruktur, samt Kulturtechniken der transzendierenden Navigation, der administrativen Zugänge und des Zolls. Der Obolus organisiert so ein Feld an komplexen Anordnungen, die erst im Zusammenspiel Transit wie Transzendenz ermöglichen. Damit rückt er ins Zentrum eines Arrangements aus Körpern, Diskursen, Maschinen, Codes und Ökonomien.

In dieser Anordnung sind bereits alle zentralen Elemente transitorischer Infrastrukturen vorhanden, mitsamt den Konflikten zwischen administrativen Strategien und subversiven Taktiken. So wird im Zuge der symbolischen Ökonomisierung des Totenkults auch der Obolus Gegenstand von Aneignungspraktiken. Neben seiner Funktion als rechtmäßiger Lohn wird er in den antiken Schriften auch als Bestechungsgeld für den korrupten und verschlagenen Charon interpretiert. Zudem konnte man den Fährmann auch täuschen und überlisten. Dies gelingt u. a. der Göttin Psyche, welche auf dem Weg in den Hades den Obolus nicht nur auf der Zunge trägt, sondern auch noch einen weiteren unter der Zunge versteckt. Dieser geheime Rückfahrchein ermöglicht ihr nichts weniger als aus dem Reich der Toten zu den Lebenden zurückzukehren. Wie aber lässt sich die sinnhafte Anordnung dieser heterogenen Entitäten und ihrer funktionalen Verkettungen theoretisch fassen? Und welche Funktion haben Artefakte in diesen Anordnungen? Im Folgenden möchte ich zeigen, dass wir es hier mit genau jenen produktiven Formationen zu tun haben, welche von Deleuze und Guattari mit dem Begriff des Gefüges beschrieben wurden.

² Apulejus: Der goldene Esel, Berlin 1920, S. 148.

Was ist ein Gefüge?

In ihren gemeinsamen Schriften *Kafka. Für eine kleine Literatur* und vor allem in *Tausend Plateaus* entwickeln Deleuze und Guattari das Theorem des Gefüges, um die spezifische Erfahrungswelt von Individuen zu beschreiben, die sich als Gemengelage verschiedenster gedanklicher und stofflicher Faktoren darstellt.³ Diese Bezogenheit, wechselseitige Voraussetzung und stückweise Verschachtelung von Denken, Artefakten und Subjekten lässt sich ebenso als Verquickung von Ausdruck und Inhalt bestimmen: »jedes Gefüge hat zwei Seiten: die Maschinerisierung von Körpern oder Gegenständen und die Äußerung der Gruppe«. ⁴ Der Ausdruckscharakter in Form von semiotischen Systemen ist mit dem Inhalt als pragmatischem System von Handlungen, Artefakten und Affekten verwoben.⁵ Dabei betonen Deleuze und Guattari immer auch die territoriale Bezogenheit des Gefüges. So markieren Gefüge auch Deterritorialisierungen, Fluchtlinien und Vektoren, die das Gefüge zu anderen Gefügen unterhält und welche diverse Gefüge verschieben oder ineinander übergehen lassen. Wenn es stimmt, dass sich Praktiken und Artefakte immer in Bezug auf ihr räumliches Setting strukturieren, bedeutet die Transformation oder Verschiebung des Settings auch eine Neukonstituierung des Gefüges. Damit werden nicht nur die Praktiken und Subjekte andere, auch die Artefakte in ihrer Funktion und Codierung transformieren sich. Unter dieser Perspektive können demnach alle Artefakte *multiple Objekte* sein, je nachdem in welchen Gefügen sie verstrickt sind. Das Konzept des Gefüges erlaubt es somit, die Funktionalitäten von Artefakten in nicht-deterministischer Weise zu berücksichtigen, eben in den Assoziationen von Aktionen, Diskursen, Körpertechniken und ihren Subjekt- und Sozialformungen.

Es ist jedoch bei Weitem nicht so, dass alle Anordnungen Gefügecharakter tragen. Wie Deleuze und Guattari betonen, haben Gefüge zwar Elemente der Stabilisierung und Kontingenz, sie leisten aber weit mehr: sie sind Maschinen der Emergenz. Indem sie über die Potentialität verfügen, Neues entstehen zu lassen, konstituieren sie Virtualität wie Aktualität: »in diesem Sinne ist ein Gefüge eine regelrechte Erfindung.«⁶ Um zu wissen was ein Gefüge ist, müssen wir also her-

³ Vgl. Gilles Deleuze und Felix Guattari: *Tausend Plateaus. Kapitalismus und Schizophrenie* (1980), Berlin 1992. Der originale Begriff des *agencement* wird in der deutschen Ausgabe des Essays zu Kafka auch als *Verkettung* übersetzt. Vgl. Gilles Deleuze und Felix Guattari: *Kafka. Für eine kleine Literatur* (1975), Frankfurt/M. 2008.

⁴ Deleuze/Guattari: *Tausend Plateaus* (wie Anm. 3), S. 609.

⁵ Zum Begriff des Gefüges siehe ausführlicher Heike Delitz: *Gebaute Gesellschaft. Architektur als Medium des Sozialen*, Frankfurt/M. 2010.

⁶ Deleuze/Guattari: *Tausend Plateaus* (wie Anm. 3), S. 562.

ausfinden, welche Wirkungen es entfaltet. Im Falle der Gefüge am Ufer des Hades sind eine ganze Menge durchaus heterogener Elemente nötig, um den Toten den Übergang ins Jenseits zu ermöglichen: Diskurse, Rituale, Affekte und Bürokratien ebenso wie Leiber, Boote, ein Fährmann und ein Obolus. Zudem müssen Räume und Orte der artefaktbezogenen Praktiken in den Blick genommen werden. In den Begräbnisriten wechselt der Obolus beispielsweise nur relativ das Territorium. Diesseits und Jenseits stehen durch die Ökonomien des Fährwesens und besonders durch den Obolus in einem Funktionszusammenhang, in dem die Materialität der Münze offenbar kein Problem darstellt. Im Mund des Toten ist sie in der Lage, unversehrt von den Begräbnisstätten des antiken Griechenlands bis an die Ufer des Flusses Styx zu wandern. Die Toten jedoch laufen Gefahr, von einer Amnesie heimgesucht zu werden – Indiz dafür, dass durch ihre Reterritorialisierung auch ihre Subjektposition neu bestimmt wird.

Ganz ähnlich wie Foucaults Dispositive überbrücken Gefüge die Kluft zwischen dem reinen organischen Leben und den Formationen der Subjekte.⁷ Wenn beispielsweise judikative Gefüge Opfer, Täter und Verdächtige vereindeutigen, bringen sakrale Gefüge Sünder oder Heilige hervor. So lässt sich fragen, was für Subjektentwürfe in den Gefügen um den Obolus entfaltet werden. Wir finden hier nichts weniger als die Emergenz eines Subjektentwurfs des Passagiers – in diesem Falle des antiken und transzendenten Passagiers.⁸ Es bedarf also neben der Rekonstruktion der Gefüge auch eines Blicks auf die Subjektformen, welche sich um ein Artefakt entfalten, um die Art und Weise seiner Offenheit zu bestimmen. Da ein zentrales Merkmal der Gefüge ihre permanente Bewegung zwischen Konsolidierung und Modifikation ist, entfalten sie sich nicht nur in spezifischen raum-zeitlichen Kontexten, sie sind selbst Impulsgeber historischer Dynamiken und Transformation.⁹

⁷ Gilles Deleuze: Was ist ein Dispositiv?, in: François Ewald/Bernhard Waldenfels (Hg.): Spiele der Wahrheit. Michel Foucaults Denken, Frankfurt/M. 1991, S. 153–162. Siehe auch: Giorgio Agamben: Was ist ein Dispositiv?, Zürich 2008.

⁸ Wie Bernhard Siegert gezeigt hat, lässt sich die Emergenz der modernen Form des Passagiers in der Kolonialisierung Amerikas im 16. Jahrhundert bestimmen, vgl. Bernhard Siegert: Passagiere und Papiere. Schreibakte auf der Schwelle zwischen Spanien und Amerika, München 2006.

⁹ Manuel De Landa: A New Philosophy of Society. Assemblage Theory and Social Complexity, New York 2006.

Vom Hades der Antike zum Hades der Namen

Begibt man sich nun auf die Suche nach der historischen Spur, die der Charon-Mythos hinterlassen hat, wird man überraschenderweise bei einem modernen Setting fündig: den U-Bahn-Systemen New York Citys in der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts.¹⁰ Dies mag auf den ersten Blick als gewagter Sprung der Gefüge erscheinen, und doch sind die artefaktzentrierten Praktiken der Passagiere New Yorks jenen der transzendenten Passagiere in der Antike nicht ganz unähnlich. Auch ist es bemerkenswert, dass die Implementierung dieser gigantischen unterirdischen Systeme in den Metropolen zu Beginn des 20. Jahrhunderts bei den Zeitzeugen durchaus Assoziationen zum antiken Hades evoziert hat. Walter Benjamin beschreibt beispielsweise im *Passagenwerk* die Pariser Metro als »ein anderes System von Galerien, die unterirdisch durch Paris sich hinziehen, wo am Abend rot die Lichter aufglühen, die den Weg in den Hades der Namen zeigen.«¹¹

Der *Hades der Namen* wird von Benjamin als Denkbild der Katakomben und des Labyrinths beschrieben. Im Dickicht der Bedeutungen der unterirdischen Hinweisschilder, die die oberirdischen Topologien verzerren und verschleiern, kann man sich verirren wie in einem Labyrinth. Die unterirdische Welt fungiert in diesem Sinne auch als verzerrtes Spiegelbild der oberirdischen Stadt. Zudem verknüpft sich die rasende Bewegung des Transits mit der Formation eines Passagier-Subjekts, dessen zentrales Merkmal das Ausgeliefertsein ist: »Die Metro beherbergt im Inneren nicht einen, sondern dutzende blinder und rasender Stiere, in deren Rachen nicht jährlich eine thebanische Jungfrau sondern allmorgendlich tausende bleichsüchtige Dienstmädchen und unausgeschlafene Angestellte sich werfen müssen.«¹²

Seit Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts finden diese Labyrinth Einzug in den Untergrund von mittlerweile mehr als 140 Städten weltweit. Bis heute sind sie die dominanteste Form urbaner Massenmobilität und untrennbar mit der Idee metropolitenen Alltags verbunden. Eines dieser Systeme ist dabei besonders bemerkenswert: die Subway von New York City. Bei ihrer Eröffnung 1904 nur die fünftälteste der Welt und nach der Subway in Boston erst die zweite auf dem amerikanischen Kontinent wird sie schnell zur weltweit größten Untergrundbahn im

¹⁰ Man könnte die Spur auch über die Christianisierung des Charon-Mythos verfolgen. So verschmelzen in Gestalt des Heiligen Christopherus in gewisser Weise Fährmann und Transitvehikel zu einem metabolischen Fahrzeug (Virilio). Auch ließe sich erörtern, inwieweit sich in der Hostie des christlichen Abendmahls, welches zum Zwecke der Erlösung auf die Zunge der Gläubigen gelegt wird, ein transformiertes Moment des Obolus findet.

¹¹ Walter Benjamin: *Das Passagenwerk*, Bd. 1, Frankfurt/M. 1983, S. 135.

¹² Ebd. S. 136f.

20. Jahrhundert. Mit mehr als sechs Millionen Passagieren täglich, 733 Meilen Streckennetz und 423 Stationen ist sie nicht nur hinsichtlich des Volumens und der Reichweite urbanen Transits außergewöhnlich. Sie ist auch einer der Spitzenreiter in der Benutzungsdauer der Systeme.¹³ Damit lässt sich New York geradezu als Hauptstadt der Passagiere beschreiben, in der dieses System als urbanes Integrationsmedium erster Ordnung fungiert.¹⁴ Im Folgenden soll der Blick darauf gelenkt werden, wie transitspezifische Objekte und Infrastrukturen diese Prozesse der Integration strukturieren und welche Gefüge sich dabei etablieren. Dies alles soll anhand eines kleinen metallenen Artefakts geschehen, durchschnittlich gerade mal 1,6 cm im Durchmesser und 3,4 Gramm schwer: dem New York Subway Token. Wie wir sehen werden, birgt die Offenheit dieses Objekts – ähnlich wie Charons Obolus – jede Menge Ärger.

Schon früh in der Entwicklung des Transits fanden Token als Wertmarken und Mautgebühr Verwendung. Abgesehen von Zugang zum antiken Hades lässt sich der weltweit erste Gebrauch von Token 1549 als Maut der Regensburger Brücke belegen.¹⁵ So waren es auch deutsche Einwanderer, die die ersten Token in die von privaten Investoren realisierten Infrastrukturen Nordamerikas einführten. Im 19. Jahrhundert fanden auch in Europa Token mehr und mehr Verbreitung in Infrastrukturen des Transits: für Tore, Brücken, Fähren wie auch im zunehmend verbreiteten Transitvehikel der pferdegezogenen Omnibusse. Die Erfolgsgeschichte des Token hat sicher mehrere Gründe: Im Gegensatz zu Papiertickets waren Token haltbarer, wiederverwendbar und besonders nützlich in Zeiten, in denen Kleingeld knapp war. Spätestens nach dem Ersten Weltkrieg waren auch die meisten Straßenbahnen der USA auf Token umgestellt. Auch in den Subways in Boston und Philadelphia kamen sie zum Einsatz.

New York wiederum spielt hier, wie so oft, eine Sonderrolle. Seit der Eröffnung der Subway 1904 wurden statt Tokens zunächst 5 Cent und später 10 Cent Münzen in den Drehkreuzen verwendet oder papierne Tickets ausgestellt. Erst 1953, im Zuge einer Erhöhung des Fahrpreises auf 15 Cent, wurde endlich auch in der New Yorker Subway der Token eingeführt. Da es technisch unmöglich erschien, alle Drehkreuze umzurüsten, war die Einführung einer Pfandmünze unabdingbar. Dies bedeutete nicht nur die Abschaffung der Tickets, es ließ auch Hunderte von Mitarbeitern, die bis dahin alle Papiertickets mit einer Schere durchschnitten,

¹³ Patrick McGeehan: Mass Transit Grows as Commuters' Trip of Choice, in: *The New York Times* (02.09.2006), S. 15.

¹⁴ Dirk van Laak: *Infrastrukturgeschichte*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 27 (2001), S. 368–370, hier S. 368.

¹⁵ Für eine ausführlichere Darstellung des Token in der Transportgeschichte siehe: John M. Coffee Jr.: *The Atwood-Coffee Catalogue of United States and Canadian Transportation Tokens. History and Encyclopedia of Transportation Tokens*, Bd. 2, Boston 1984.

obsolet werden. Die vom Geist der fordistischen Automatisierung befeuerten Betreiber der Subway führten im Zuge dessen auch Automaten ein, die als »Token Robots« bezeichnet wurden.¹⁶

Insgesamt wurden in der Zeit von 1953 bis 1989 vier verschiedene Versionen der Token herausgegeben, meist einhergehend mit einer Erhöhung des Fahrpreises. Der Name des Herstellers der Token war ein wohlgehütetes Geheimnis des Betreibers der Subway, der Metropolitan Transportation Authority (MTA). Ihre Gesamtzahl belief sich auf mehrere 100 Millionen, mit einem geschätzten Gesamtgewicht aller im Umlauf befindlichen Token von mehr als 213 Tonnen im Jahre 1988.¹⁷ Im Zuge einer Analyse des Inventars des Passagiers nimmt der Token so schon allein quantitativ eine herausragende Stellung ein. Im Lauf der Zeit wurde er nicht nur zu einem alltäglichen Begleiter in den Taschen von Millionen Passagieren, sondern auch zu einer Ikone von New York City.

Anhand des Token lassen sich zahlreiche Phänomene aufzeigen, die weit über die Verwendung hinausgehen, welche die MTA als seine eigentliche Bestimmung vorgesehen hatte. Eine Analyse der unterschiedlichsten Praktiken, die mit dem Token verknüpft waren, eröffnet den Blick auf jene Gefüge, die Mikroökonomien und administrative Steuerungen ebenso wie Körpertechniken und Praktiken der Subversion umfassen. Im Folgenden möchte ich kurz vier subversive Gefüge des Tokens skizzieren. Die Spur ihrer Territorien führt dabei weit über das eigentliche Feld der transitorischen Infrastrukturen hinaus und hinauf in die oberirdische Stadt, ihr Umland und sogar bis in den Bundesstaat Connecticut.

Gefüge I: Tokenfälschungen und Surrogat

Zwischen den Jahren 1953 und 1995 wurden im Durchschnitt mehr als 6 Millionen Token täglich in die Drehkreuze der New Yorker Subway geworfen. Doch neben dieser legalen Praktik entwickelten Passagiere auch erstaunlich diverse Tricks mit dem Ziel, diese Zugänge zu umgehen, Token zu fälschen oder ihre Verwendung zu modifizieren. Schon seit Anbeginn der Ära des Token waren unzählige Fälschungen und Imitate in Umlauf. Zudem experimentierten die Passagiere mit Münzen aus der ganzen Welt, wobei Touristen tatkräftig mithalfen.¹⁸ Jedes Jahr gelangten so Hunderte von Kilos an Münzen aus unzähligen Ländern in die Tre-

¹⁶ Matthew L. Wald: *The Coin of the Underground Realm. A Brief History*, in: *The New York Times* (23.07.1993), S. 7.

¹⁷ Jesse McKinley: *Tokens in Circulation*, in: *The New York Times* (26.11.1995), S. 16.

¹⁸ Alexander T. David: *Subway token ›coin of realm‹ in Gotham*, in: *Coin World* (18.08.1976), S. 58.

sore der MTA.¹⁹ Als im Jahre 1985 die Anzahl der Fälschungen pro Monat auf über 165.000 kletterte, versuchte man mit der Einführung eines neuen Token mit Aluminiumkern, der von Magneten in den Drehkreuzen gelesen werden konnte, der Flut an Nachbildungen Herr zu werden. Ihr Erfolg war jedoch von kurzer Dauer: Die Zahl der gefälschten Token sank auf ca. 20.000 pro Monat, allerdings nur für einige Monate bis die Fälscher sich den neuen technischen Konfigurationen anpassten. Zudem horteten die Passagiere vor jeder Ankündigung einer Fahrpreiserhöhung ihre Tokens. Eine Taktik, die die MTA mit der falschen Ankündigung der Einführung neuer Tokens oder einer Wiedereinführung alter Modelle beantwortete. Doch jedes Mal stellte sich dies als Bluff heraus: im letzten Moment vor der Preiserhöhung wurde verkündet, dass die alten Token doch weiter gültig sein würden. Dieses Beispiel offenbart, wie Infrastrukturen des Transits unter immer neuem Anpassungs- und Innovationsdruck stehen. Entgegen ihrer Anmutung als stabile und dauerhafte *Large Technological Systems* (Hughes) befinden sie sich in permanenter Veränderung. Sie agieren und reagieren auf mögliche Nutzungen, versuchen einerseits bestimmte Praktiken der Passagiere zu lenken und zu stimulieren – andererseits verschiedenste Handlungen zu verunmöglichen. Diese Prozesse um die versuchte Standardisierung und Regulierung der Praktiken der Passagiere lassen sich als dynamische Wechselwirkungsprozesse innerhalb ihrer Gefüge beschreiben, in welchem dem Token eine zentrale Position zukommt. Eingebettet in alltägliche Lebenszusammenhänge und routinierte Verhaltensformen entfalten diese Instrumentarien größte Wirkmächtigkeit in der Strukturierung von Körpertechniken und sozialen Interaktionen bis hin zu subjektiven Wahrnehmungsformen und dem Umgang mit Artefakten.

Bekanntermaßen theoretisiert der Philosoph Michel de Certeau diese Prozesse als Konflikte zwischen Strategien der Produzenten und Taktiken der Konsumenten. Als Strategien lassen sich ihm zufolge jene Praktikenkomplexe charakterisieren, die von Akteuren ausgeübt werden, welche über ein hohes Potential an Macht und Ressourcen bestimmen.²⁰ Diese Akteure verfügen zudem über einen eigenen Ort, der es ermöglicht Hegemonien zu etablieren, zu verteidigen oder zu erweitern. In der Implementierung und Stabilisierung von Deutungshoheiten und Ressourcen sind strategische Institutionen durch Überlegenheit und Sanktionierungsoptionen ausgezeichnet, die es ihnen ermöglichen über Praktiken, Orte, Güter, Denkformen, Wissen oder eben auch Infrastrukturen zu verfügen. Dem entgegen setzt de Certeau den Begriff der Taktik, um die Praktiken der Konsumenten dieser Strukturen und Ordnungen zu beschreiben. Dabei sind drei dispositive Momente für die Beschreibung der Taktiken von zentraler Bedeutung: räumliche Konfigu-

¹⁹ Wald: *The Coin of the Underground Realm* (wie Anm.16), S. 7.

²⁰ Michel de Certeau: *Die Kunst des Handelns* (1980), Berlin 1988, S. 85.

rationen und zeitliche Ebenen sowie die materielle Dimensionen der Artefakte. Für de Certeau sind die Taktiken zunächst durch das Fehlen eines eigenen Territoriums bestimmt: »Sie muss mit dem Terrain fertig werden, das ihr so vorgegeben wird, wie es das Gesetz einer fremden Gewalt organisiert.«²¹ Taktiken entfalten sich zudem mit Hilfe der Kulturtechnik des Timings, dem geschickten Gebrauch der Zeit, sie sind damit Inbegriff der günstigen »Gelegenheit«.²² Wissentlich oder unbewusst unterlaufen Taktiken damit die Regulierungen und Strategien der Inhaber und Produzenten urbaner Mobilität. Sie versuchen eigene flüchtige Gefüge inmitten der dispositivartigen Machtstrukturen zu entfalten. Mit der Bestimmung der Begriffe von Strategien und Taktiken betont De Certeau den kreativen und aktionistischen Aspekt des alltäglichen Konsums von Räumen, Texten oder Artefakten. Dies rückt ihn in Opposition zu Positionen meist (neo)marxistischer Provenienz, die Konsum primär als passive und fatalistische Angelegenheit interpretieren und mit Hilfe von Begriffen wie »Warenfetisch« oder »Verdinglichung« deuten.²³ De Certeaus Begriffsapparaturen erlauben es jedoch, neue Perspektiven auf jene artefaktbezogenen Praktiken und Machtrelationen zu gewinnen, welche im Transit und darüber hinaus wirkmächtig werden. Versteht man diese Prozesse als Merkmale von Gefügen, ermöglicht dies, das Innovations- sowie das Transformations- und Subversionspotential im Konsum von Infrastrukturen herauszuarbeiten. Dies bedeutet auch, dass die Offenheit eines Objektes nicht nur durch die Potentialität vielfältiger Nutzungskontexte bestimmt ist. Offenheit bedeutet auch, dass andere Artefakte in der Lage sind, die spezifische Funktionalität des Objekts zu übernehmen. In dieser Stellvertreterfunktion, in welcher ein Artefakt wie ein anderes benutzt werden kann, ist neben der materiellen und symbolischen Äquivalenz auch der spezifische technologische Funktionszusammenhang entscheidend. Wenn ein Artefakt in ein Gefüge inkorporiert werden und dabei die Rolle eines anderen ersetzen kann, ohne die ganze Anordnung wesentlich zu destabilisieren oder durcheinanderzubringen, wird der Zusammenhang zwischen Offenheit und Adaption offenkundig.

²¹ Ebd. S. 89

²² Ebd.

²³ Siehe dazu Hartmut Böhme: *Fetischismus und Kultur. Eine andere Theorie der Moderne*, Reinbek bei Hamburg 2007.

Gefüge II: Der Great New York Token War

Am New Yorker Subway Token lässt sich jedoch auch ein anderer Aspekt der Relationen von Strategien und Taktiken verdeutlichen, welcher nicht nur die Wechselwirkungen zwischen Strategien der MTA und Taktiken der Passagiere fokussiert, sondern ebenso aufzeigt, wie Strategien verschiedener Infrastrukturen mit- und gegeneinander agieren: der sogenannte *Great New York Token War*. Anfang der 1980er Jahre fanden New Yorker Passagiere heraus, dass Token, welche zur Bezahlung der Maut eines Highways in Connecticut verwendet wurden, von gleicher Größe und Gewicht waren, wie die Token der MTA. Sie liessen sich ebenso gut in den Drehkreuzen der Subway verwenden, kosteten aber nur weniger als ein Drittel – ein Wissen, das sich unter den Passagieren schnell herumsprach.²⁴ Dies ging einher mit der rasanten Entfaltung unzähliger mikroökonomischer Gefüge, vom Schmuggel der Tokens aus Connecticut bis zu den illegalen Transaktionen vor den Eingängen der Subway. Da dies innerhalb kurzer Zeit massive finanzielle Einbußen der MTA zur Folge hatte – sie verlor ca. 7000 Dollar pro Tag –, forderte sie die Highway-Betreiber in Connecticut auf, ihre Systeme und Token zu ändern. Diese stimmten zwar anfänglich zu, weigerten sich aber nach über einem Jahr Untätigkeit letztlich doch.²⁵ In Folge dessen begannen zähe juristische Verhandlungen, die sich über insgesamt drei Jahre hinzogen. Letztlich erreichte die MTA ein Gerichtsurteil, dass die Betreiber der Connecticut Turnpike zwang, die Maut-Tokens aus der New Yorker Subway für 17,5 Cent pro Token zurückzukaufen.²⁶ So brachen an einem Wintermorgen des Jahres 1985 mehrere gepanzerte und bewachte Trucks aus der Zentrale der MTA in Brooklyn nach Connecticut auf. Sie waren gefüllt mit insgesamt 2 Millionen Token aus dem Highway System, die sich in den Lagern der MTA in den Jahren des Token War angesammelt hatten. Mit dem Eintreffen der Trucks in Connecticut und der geforderten Entschädigungen im Gesamtwert von fast einer halben Million Dollar wurde das Scheitern der Strategien der Straßenbetreiber offenbar – sie erklärten ihren Bankrott. Nach mehreren Jahren zäher Prozesse und Gerichtsurteile trug die New Yorker Subway den Sieg im großen Token War davon.

Dieser Konflikt zeigt eindringlich, welche zentrale Rolle die Reterritorialisierung von Artefakten in den Verflechtungen von Infrastrukturen spielen. Indem die subversiven Praktiken der Passagiere neue Gefüge zwischen verschiedenen

²⁴ Samuel G. Freedman: Connecticut Highway Token Buys Subway Ride, in: *The New York Times* (12. 11. 1982), S. 1.

²⁵ Samuel G. Freedman: Connecticut to alter its turnpike Tokens, solving Subway Issue, in: *The New York Times* (15. 12. 1982), S. 1.

²⁶ Deirdre Carmony: 17 ½ Accord Puts an End to The Great Token War, in: *The New York Times* (07. 11. 1985), S. 3.

Infrastrukturen etablieren, evozieren sie Konflikte, die machtvolle Strategien und Ressourcen der Betreiber mobilisieren. Diese Praktiken können sogar Kämpfe heraufbeschwören, die ganze Gefüge samt infrastruktureller Akteure zusammenbrechen lassen – und dies alles nur durch die De- und Reterretorialisierungen einer kleinen metallenen Münze.

Gefüge III: Auf der Suche nach den verlorenen Token

Doch auch ein weiteres Phänomen setzt das Artefakt des Token ins Zentrum der Integrations- und Transformationsprozesse zwischen Infrastrukturen und ihrer Einbettung in urbane Strukturen: Laut einer internen Statistik der MTA wurden in den Jahren von 1953 bis 1995 insgesamt mehr als 36 Millionen Token nicht eingelöst. Die *New York Times* spricht sogar von einem Verlust von mehr als eine Millionen Token pro Jahr.²⁷ So entwickelten sich die nicht eingelösten Token und Tickets zu einer ernstzunehmenden Größe in den Einnahmebüchern der MTA. Addiert man die Summen, die die MTA zwischen 1954 und 1993 als Gewinn aus nicht eingelösten Token verbuchte, kommt man auf mehr als 638 Millionen Dollar – ca. 70.000 Token täglich. Dies sind in etwa ein Prozent des durchschnittlichen Passagieraufkommens pro Tag. Wenn aber diese Token zwar gekauft wurden, aber nicht in den Drehkreuzen der Subway landeten, was passierte dann stattdessen mit ihnen?

Folgt man der Spur der nicht eingelösten Token der New Yorker Subway, so lässt sich abgesehen von den Token, die verloren gehen oder als erschwingliches Souvenir für Touristen eine hohe Popularität genießen, noch eine andere bemerkenswerte Praktik konstatieren, die aufzeigt, wie Artefakte rekontextualisiert werden können.²⁸ Zudem zeigt sie, wie sich Infrastrukturen mit ihren umgebenden Territorien verzahnen und komplexe pragmatische, semiotische wie auch ökonomische Gefüge erzeugen: Der Token wurde innerhalb kürzester Zeit zu einem alternativen Zahlungsmittel in den Alltagsökonomien New Yorks.²⁹ Bereits in den 1920er Jahren fanden Token in der USA als alternatives Zahlungsmittel

²⁷ McKinley: *Tokens in Circulation* (wie Anm. 17), S. 16.

²⁸ Da in der Mitte der ersten Token ein großes Loch in Form eines Ypsilon eingestanz war, symbolisierte es ikonenhaft seine Zugehörigkeit zu New York. In den späteren Auflagen des Token ab 1995 stanzt man in die Mitte des Token ein Fünfeck als Symbol für die fünf Stadtteile New Yorks. Dass der Token dadurch auch ein beliebtes Andenken und Mitbringsel für Touristen war, wurde wohlwollend in Kauf genommen. Schließlich kosteten sie in der Herstellung nur 10 Cent, wurden aber für mehr als das Sechsfache verkauft – eine willkommene Einnahmequelle der MTA.

²⁹ David: *Subway token ›coin of realm‹ in Gotham* (wie Anm. 18), S. 58.

tel Verwendung. Sie galten als lokale Behelfswährung, die bei einigen Händlern innerhalb der jeweiligen Städte akzeptiert wurden.³⁰ Doch in New York nahm seine Verwendung als Substitut von Bargeld ungekannte Ausmaße an. Hier wurde der Token ab den 1950er Jahren zu einer geradezu universell gültigen Zweitwährung. In kleinen Transaktionen, als Trinkgeld, Spende an Bettler und Obdachlose, Wechselgeld oder als Äquivalent für den Kauf eines Kaffees, hielt der Token Einzug in unzählige alltägliche Mikroökonomien: Neben Banken und Versicherungen, welche Token an den Schaltern ausgaben, verkauften ihn unzählige Kiosks, Imbisse und Zeitungsläden oder akzeptierten ihn als Zahlungsmittel. Spätestens als er in jeder der beinahe 300 McDonalds Filialen von New York City verkauft wurde, hatte sich die Ökonomie des Token auch außerhalb der Infrastrukturen des Transits durchgesetzt und brachten ihm den Ruf des »world's most secure currency« ein.³¹ Mit der Einführung von Parkuhren in den Straßen Manhattans, die ihrerseits Token aus der Subway akzeptierten, ging der Token nun auch in die Mobilitätsgefüge ein.³²

Indem der Token so aus dem Territorium der Subway herauswuchert und dabei eigene Gefüge mit eigenen Territorien herausbildet, verschiebt sich auch der Charakter der Taktiken der Konsumenten. Indem sie sich eigene Räume schaffen, nehmen sie Eigenschaften von Strategien an: Sie werden weniger flüchtig und fragil und erschaffen stattdessen stabilere und weitreichendere Gefüge und Beziehungen. Dies zeigt einerseits, wie Passagiere Artefakte rekontextualisieren und ihre Verwendung neu bestimmen. Offenheit von Artefakten meint aber andererseits auch, dass sie in der Lage sind, die Gefüge zu wechseln oder neue Gefüge in anderen Territorien zu etablieren und damit Neues entstehen lassen.

Dies bringt uns jedoch zu einem weiteren Problem: Wie lässt sich die Umcodierung des Token als Zahlungsmittel erklären, wenn er doch eigentlich die gleiche intendierte Funktion hat wie ein papierner Fahrschein? Warum konstituieren sich um die Tickets der Pariser Metro oder der Londoner Underground nicht ähnliche Gefüge mit ähnlichen Ausmaßen? Die Art und Weise, wie der Token in neue Netzwerke eingespeist wird, diese transformiert, restrukturiert oder gar erst entspinnen lässt, wird zum Testfall all jener Theoriemodelle, die im mittlerweile leicht brackigen Fahrwasser des *linguistic turn* operieren. So verweigert sich der Token einer Analyse reiner Lesbarkeit, die es erlaubt, ihn in semiotischen De-

³⁰ Beispielsweise wurde es während der Weltwirtschaftskrise in den USA üblich, dass Angestellte der verschiedenen Transitgesellschaften ihre Löhne in Token statt in regulärer Währung ausgezahlt bekamen.

³¹ Jim Dwyer: *Subway Lives. 24 Hours in the Life of the New York City Subway*, New York 1991, S. 192.

³² Calvin Sims: *Transit Agency's Plan: Tokens Outside Subway*, in: *The New York Times* (29.07.1990), S. 17.

konstruktionen oder textuellen Verfahren gänzlich aufgehen zu lassen.³³ Stattdessen scheint die konkrete Materialität der Token hier eine entscheidende Rolle zu spielen. Seine Ähnlichkeit mit Münzen, sei es in Form oder Material, betont den Währungscharakter des Artefakts. Sie evoziert seine Verwendung als Zahlungsmittel, ganz im Gegensatz zu Papier- oder Plastiktickets. Hier bewahrheitet sich die enge Aufeinanderbezogenheit von Codierungen und Materialitäten, welche für Deleuze und Guattari ein zentrales Merkmal von Gefügen ist.

Gefüge IV: Token Suckers

Zuletzt möchte ich noch ein anschauliches Beispiel für die Rolle von Körpertechniken in den Token-Gefügen der New Yorker Subway geben: die sogenannten New York Token Suckers. Die *New York Times* schildert ihre Taktiken wie folgt:

»Officially, the crime is classified as theft of Transit Authority property. But among transit police officers it is more accurately and less delicately known as token sucking. Unfortunately for everyone involved, it is exactly what it sounds like. The criminal carefully jams the token slot with a matchbook or a gum wrapper and waits for a would-be rider to plunk a token down. The token plunker bangs against the locked turnstile and walks away in frustration. Then from the shadows, the token sucker appears like a vampire, quickly sealing his lips over the token slot, inhaling powerfully and producing his prize: a \$ 1.50 token, hard earned and obviously badly needed.«³⁴

Diese subversiven Praktiken erschienen zunächst marginal, erreichten aber in den 1970er und 1980er Jahren im Zuge des ökonomischen Niedergangs der Stadt und des Siegeszuges von Crack gigantische Ausmaße. Token Suckers konnten ihre Beute auf der Straße ohne Probleme in Bargeld wechseln, und mehr noch: Crackdealer akzeptierten Token ebenso wie Dollars.³⁵ Damit stellten die Token Suckers eine massive personelle wie finanzielle Belastung der Ressourcen der MTA dar.³⁶

³³ Zur Kritik einer rein auf Text ausgerichteten Analyse des Kulturellen und Sozialen und seiner Artefakte siehe David Howes: Introduction, in: *Empire of the Senses. The Sensual Culture Reader* (2005), S. 1–20; Hans Peter Hahn: *Materielle Kultur*, Berlin 2005, S. 137 ff.

³⁴ Randy Kennedy: Tunnel Vision. The Kiss of Desperation: A Disgusting Practice Vanishes with the Token, in: *The New York Times* (08.04.2003), S. 19.

³⁵ Dwyer: *Subway Lives* (wie Anm. 32), S. 29.

³⁶ Randy Kennedy: *Subwayland. Adventures in the World beneath New York*, New York 2004, S. 160 ff.

So mussten während einer typischen Woche im New Yorker Sommer 1987 nicht weniger als 1779 Drehkreuze repariert werden, von insgesamt 2897 im gesamten System. Mehr als 60 Prozent der Reparaturen bestanden aus dem Entfernen von Papier aus den Münzschlitzen. Die Betreiber der Transitsysteme sahen sich diesen Phänomenen zunächst hilflos gegenüber. Personeller Mangel und die Komplexität des Systems schienen ein Eindämmen der Token Suckers unmöglich zu machen. Jedoch fanden die Mitarbeiter der MTA im Alleingang Antworten auf diese subversiven Praktiken. Sie begannen Chilipulver in die Slots der Drehkreuze zu streuen oder sie gar mit Tränengas zu besprühen. Dies hielt zwar einige Token Suckers von ihrem Tun ab, entscheidender aber war, dass nun Verdächtige anhand ihrer geröteten Lippen identifiziert und letztlich verhaftet werden konnten.³⁷

Die Einführung der digitalen Metrocard Mitte der 1990er Jahre, welche die Token langsam ersetzte, bis sie im Jahre 2003 gänzlich verschwanden, wurde so unter anderem auch als Mittel zur Verunmöglichung des Token Sucking legitimiert. Die offensichtliche Körperbezogenheit dieser Praktik, die Erfordernis einer erlernbaren Körpertechnik und ihre Gegenstrategien offenbaren, wie sich unvorhersehbare Gefüge aus Artefakten, Körpern und administrativen Verfahren realisieren und welchen Dynamiken sie unterliegen. Die oben genannten Beispiele subversiver Token-Praktiken lassen sich zudem als Innovationen von Strategien und Taktiken bestimmen – als parallele Transformationen und Adaptionen technischer Apparaturen und Hegemonien in den Gefügen des Tokens. Im Kampf gegen die Verwendung illegitimer Token wie auch gegen den obszönen Kuss der Maschinen durch die Token Suckers müssen sich die Strategien der Betreiber auf die Kontrolle aller Entitäten des Gefüges richten: auf die Regularien und Codierungen wie eben auch auf Artefakte und Körper. Vielleicht ist es kein Zufall, dass in den Gefügen der New Yorker Subway der Token auf die Zungen der Subjekte zurückkehrt, mehr als zwei Jahrtausende nach den Finten der Göttin Psyche auf Charons Fähre in den Hades.

³⁷ Kennedy: Tunnel Vision (wie Anm. 37), S. 20.