

MERKUR

Gegründet 1947 als Deutsche Zeitschrift für europäisches Denken

Gregory Jones-Katz, Bildungskapitalismus in China

Eckhard Schumacher, Nachwendenarration als
Gewaltgeschichte

Peli Grietzer, Maschinenlogik und poetisches Weltverhältnis

Tobias Janz, »Musikontologien«

Timo Luks, Zur Geschichte der Logistik

Wolfram Ette, Arbeitsauftrag Aufklärung: Klaus Heinrich

Jens Soentgen, Meer und Land

Björn Kröger, Sterbelehre am Stechlin

Tatjana Noemi Tömmel, Der Tod der Anderen

Christian Wiebe, Verantwortung zum Verschwinden bringen

Sibylle Severus, Nachtmusik

David Gugerli, Deus ex machina



77. Jahrgang, Dezember 2023

Klett-Cotta

895

Zwecklose Zweckmäßigkeit

Zur Geschichte der Logistik

Von Timo Luks

Weit ab von einer Beschäftigung mit Containern, Frachtpapieren, Lagerhallen, Paletten und dergleichen legten die exilierten Max Horkheimer und Theodor W. Adorno 1944 eine überraschende Spur: »Auf dem Weg von der Mythologie zur Logistik hat Denken das Element der Reflexion auf sich verloren, und die Maschinerie verstümmelt die Menschen heute, selbst wenn sie sie ernährt.« Der Begriff »Logistik« fungiert hier in Form eines Bonmots als Fluchtpunkt jenes geistesgeschicht-

lichen Vorgangs, den die *Dialektik der Aufklärung* düster rekonstruiert. »Nicht auf jene Befriedigung, die den Menschen Wahrheit heiße, sondern auf ›operation«, das wirksame Verfahren, komme es an«, so präzisieren Horkheimer und Adorno. Damit werde »Vernunft selbst zum bloßen Hilfsmittel der allumfassenden Wirtschaftsapparatur«, reduziert auf Versachlichung und Formalismus. Sie sei »das Organ der Kalkulation, des Plans, gegen Ziele ist sie neutral, ihr Element ist die Koordination«. Vernunft sei »zur zwecklosen Zweckmäßigkeit geworden, die eben deshalb sich in alle Zwecke spannen läßt. Sie ist der Plan an sich betrachtet.«

Horkheimers und Adornos Begriffswahl ist überraschend. Widmet man sich

der Geschichte der Logistik, ist sie allerdings auch bezeichnend. Die Historikerin Monika Dommann zeigt in ihrer Studie zum Thema nämlich auf, dass die Logistik unter anderem aus kriegswissenschaftlichen Diskursen hervorging, die bis in die Zeit des Ersten Weltkriegs zurückreichen, in Großbritannien und den USA dann aber vor allem während des Zweiten Weltkriegs als »operations research« systematisch vorangetrieben wurden.¹ Das mit Blick auf das Problemfeld der Logistik verwendete Vokabular, so Dommann, »trägt sowohl militärische als auch philosophische, mathematische und sozialwissenschaftliche Bedeutungsschichten in sich. Es entstand im Kontext der amerikanischen Militär- und Kriegswissenschaft und diffundierte nach dem Zweiten Weltkrieg von einem militärischen Begriff in eine allgemeine betriebswirtschaftliche Organisationstheorie.« Nachschubökonomie im Krieg, ingenieurwissenschaftliche Rationalisierungsdiskurse, Kapitalismus und industrielle Massenproduktion – diese Konstellation machte es für Horkheimer und Adorno wohl intuitiv plausibel, »Logistik« und »operation« in die *Dialektik der Aufklärung* hineinzu schreiben.

Dazu passt, dass Monika Dommann eine weitere Begriffswurzel rekonstruiert: eine mathematisch-formallogische, die Logistik als formalisierte »Operation« fasst und mit den Arbeiten Oskar Morgensterns, einem der Mitbegründer der Spieltheorie, verbunden ist. Die Spieltheo-

rie war attraktiv, weil sich mit ihr komplexe Situationen auf formale Typen reduzieren und mathematisch beschreiben ließen. Einer kurzen Phase militärischer Anwendung während des Zweiten Weltkriegs folgte daher auch ihr temporärer Aufstieg zur Blaupause der Sozialwissenschaften.²

Als der Logistikbegriff um 1960 im betriebswissenschaftlichen Mainstream angekommen war, handelte es sich um eine Melange aus militärischer »operations research«, Managementlehren und Informationstheorie. Nach Dommann ist Logistik »einerseits eine Ingenieurwissenschaft, die Mitte des 19. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der Entwicklung von Transporttechniken und Beförderungsmitteln zur Distribution von Warenmassen entstand. Doch Logistik ist auch ein Bündel diverser Wissensbestände, die sich im Laufe des 20. Jahrhunderts in Austauschbeziehungen zwischen dem Transportwesen, der Industrie, dem Militär und der Wissenschaft entwickelten und die mit der Kontrolle, Steuerung, Formalisierung, Standardisierung und visuellen Repräsentation von Materialflüssen beschäftigt sind.« In dieser Perspektive wird aus einem auf den ersten Blick randständigen Thema der Schlüssel zum Verständnis eines spezifisch modernen Denkstils und darüber hinaus des globalen Kapitalismus.

1 Monika Dommann, *Materialfluss. Eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands*. Frankfurt: Fischer 2023. – Alle Zitate stammen, wenn nicht anders ausgewiesen, aus Dommanns Studie.

2 Robert Leonard, *Von Neumann, Morgenstern, and the Creation of Game Theory. From Chess to Social Science, 1900–1960*. Cambridge University Press 2010.

Fließende Ordnung und die Orte des Stillstands

In einer Welt der Warenzirkulation und des Güterverkehrs ist Stillstand die ultimative Bedrohung. Je reibungsloser der Warenverkehr funktioniert, desto diskreter laufen logistische Prozesse ab. Als komplexes und voraussetzungsvolles System wird Logistik nur dann sichtbar, wenn es irgendwo hakt. Daher wendet auch Monika Dommann in ihrer Studie einen »epistemischen Trick« an: »Denn die Materialflüsse lassen sich historisch am besten an den Orten ihres temporären Stillstands untersuchen. Da, wo Waren, Rohstoffe und Halbfabrikate gelagert und umgelenkt werden. Da, wo sie stranden oder ihren Bestimmungsort verpassen. Da, wo sie bewertet, gestapelt, getaggt und mit Zeichen versehen werden. Aber auch da, wo der Materialfluss zuallererst mathematisch modelliert, graphisch skizziert, als Filmsequenz inszeniert und in Arbeitsorganisationen integriert wird.«

Die Geschichte der Logistik zeigt, welche Bedeutung Vorstellungen fließender Ordnung und kanalisierter Dynamik in der Moderne hatten und haben. Als »Logistik« 1917 erstmals zur buchtitelgebenden Vokabel aufstieg, und zwar in der Abhandlung des Lieutenants der US-Marine George Thorpe,³ war der Bezug zu Fragen tayloristischer Betriebsführung sofort präsent. Frederick Winslow Taylors *The Principles of Scientific Management* war 1911 erschienen und nach dem Krieg zur Blaupause für Betriebsingenieure gewor-

3 George C. Thorpe, *Pure Logistics. The Science of War Preparation*. Franklin Hudson Publishing 1917.

den, die sich gezwungen sahen, über die mit Fließband und Materialfluss verbundenen Herausforderungen für die betriebliche Ordnung nachzudenken.⁴

Für die Geschichte der Fabriken wurde wiederholt analysiert, wie die Inszenierung einer spezifischen Architektur als bauliche Verkörperung von (technischer) Modernität fungierte. Produktionsingenieure und Architekten entwickelten seit dem frühen 20. Jahrhundert die Idee einer *rational factory*, in der nichts hakte und nichts stockte, deren interne Abläufe ebenso reibungslos gestaltet sein sollten wie ihre Anbindung an das Verkehrsnetz und den Markt. »Flow« meinte in diesem Kontext zunächst den Materialdurchlauf in der Fabrik, dann aber auch stets weiter ausgreifende Bewegungen und Verkettungen.⁵

Aus logistischer Perspektive treten den Fabriken die Lagerhäuser zur Seite. Es liegt nahe, wie Dommann das Warenlager als »genuinen Moment des Stillstands inmitten des Transports, des Handels und des Konsums zu verstehen«. Die Geschichte der Lagerhausarchitektur führt nach Zürich Giesshübel. Dort entstand 1910 das erste Lager neuer Bauart: mit den heute ikonischen Betonpfeilern, die die Traglast erheblich vergrößerten und mit ihren hyperbelförmigen Köpfen »fließend in die Betondecken übergingen«. Erdacht hatte diese Form der Bauingenieur Ro-

4 Timo Luks, *Der Betrieb als Ort der Moderne. Zur Geschichte von Industriearbeit, Ordnungsdenken und Social Engineering im 20. Jahrhundert*. Bielefeld: transcript 2010.

5 Lindy Biggs, *The Rational Factory. Architecture, Technology, and Work in America's Age of Mass Production*. Baltimore: Johns Hopkins University Press 1996.

bert Maillart. Das »Pilzdeckenmodell« setzte sich rasch durch. Dommann: »Für eine Geschichte der Logistik sind Maillarts Lagerbauten deshalb so zentral, weil sich an ihnen die Bemühungen von Bauingenieur:innen ablesen lassen, Verfahren für wirtschaftliche Lösungen in Bezug auf Raumnutzung, Bodenbelastung und Bauzeit zu finden.«

Lagerhäuser wurden in gleicher Weise zu Ikonen modernen Bauens wie die Getreideelevatoren, die Anfang des 20. Jahrhunderts US-amerikanische Bahnstrecken zu säumen begannen. Architekten wie Le Corbusier entdeckten darin »Zeichen eines neuen, verheißungsvollen Maschinenzeitalters« und empfahlen ihren Berufsgenossen, sich in Fragen der Gestaltung an den Ingenieuren zu orientieren. Die gebauten Orte der Logistik zeugen so von einer »ingenieurwissenschaftlichen Neukonzeption des Material- und Warenumschlags und der Arbeitsorganisation vor dem Hintergrund der Massenproduktion, die sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts durch die Industrialisierung angebahnt hatte«.

Lieferketten im globalen Kapitalismus

Jenseits der skizzierten Zusammenhänge führt die Geschichte der Logistik ins Zentrum all jener Fragen, die mit der Geschichte des globalen Kapitalismus verbunden sind. Seit den 1990er Jahren entdeckte beispielsweise die Wirtschaftsberichterstattung die Logistikbranche, und in der jüngsten Zeit wurden Logistikrisiken immer wieder zum Thema. Das verweist auf eine spezifische Phase im Verhältnis von Globalisierung und Kapitalismus.

Der seit den 1970er Jahren deutliche »Trend zur vertikalen Desintegration«

wurde, so resümiert Friedrich Lenger, einerseits durch »Ausnutzung immenser Lohndifferenzen zwischen verschiedenen Weltregionen« genährt, verdankte sich andererseits aber auch »dem technologischen Wandel und insbesondere dem Vordringen digitaler Informations- und Kommunikationstechnologien«. ⁶ Unter diesen Voraussetzungen kam es zu einer Neuorganisation von Lieferketten und Absatzwegen. Für Zulieferbetriebe schuf das den Zwang, entweder größere Lagerbestände aufzubauen, »für die sie selbst dann die Kosten einschließlich des Risikos für schwergängige Artikel und Größen zu tragen hatten«, oder aber ihr Produktionssystem in Richtung modularer Fertigung von Bauteilen weiterzuentwickeln. Damit entstanden Herausforderungen, für die logistische Lösungen gefunden werden mussten. Lenger spricht von einer »Neuformierung der Wertschöpfungsketten«, die »die Grenzen zwischen Produktion und Handel, zwischen Industrie und Dienstleistungssektor« verschwimmen lässt. Eine Voraussetzung waren Entwicklungen im Transportbereich, zu denen an allererster Stelle die »Containerisierung« zu zählen ist.

Im Zusammenhang mit der globalen Warenzirkulation stellte und stellt sich hier auch die Frage der Zölle. Freihandelsdebatten prägten im Prinzip den gesamten ökonomischen Diskurs seit dem 19. Jahrhundert. Neben den damit verbundenen Grundsatzfragen entstanden – aus Sicht verschiffter oder lagernder Güter – auch ganz praktische Probleme. So lenkt Mo-

⁶ Friedrich Lenger, *Der Preis der Welt. Eine Globalgeschichte des Kapitalismus*. München: Beck 2023.

nika Dommann das Augenmerk auf das leicht zu übersehende Phänomen der Einrichtung von Zollfreilagern um die Jahrhundertwende. Die zwischen 1885 und 1921 in mehreren Etappen realisierte Hamburger Speicherstadt oder das 1922 in Basel, also in unmittelbarer Grenzlage zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz, errichtete Freilager fungierten als exterritoriale Transiträume. »Durch Zäune von der Außenwelt abgegrenzt«, schreibt Dommann mit Blick auf die Anlage der Zürcher Freilager AG (eröffnet 1924), »markierten im Inneren Gitter den virtuellen Grenzübertritt der Waren. Durch Freilager wurden Zwischenräume geschaffen, räumliche und zeitliche Puffer, mittels derer die Bezahlung von Zollgebühren terminlich aufgeschoben werden konnte. Nach dem Transit durch die Verzollungshalle wurde der transitorische zollfreie Zustand der Waren wieder aufgehoben.«

Die Räume der Logistik

Die Geschichte der Logistik verweist unmittelbar auf eine bestimmte Raumordnung und Raumpraxis: auf das Zusammenspiel von Orten des Lagerns und Transiträumen unterschiedlichen Maßstabs. Entscheidend war und ist die Verknüpfung lokaler, nationaler, internationaler und globaler Räume.

So arbeitete beispielsweise die Verkehrsplanung spätestens in der Zwischenkriegszeit am Konzept integrierter Verkehrsregionen unterschiedlichen Maßstabs. In elaborierten Planungen wurden Räume als »wabenartiges Gebilde« gefasst, um eine lückenlose, aber auch überschneidungsfreie Verkehrsinfrastruktur zu ermögli-

chen. »Räumliche Ordnung« und »eine optimale Koordinierung der Verkehrsmittel im Interesse übergeordneter Effizienz« griffen in diesem Diskurs ineinander.⁷

Von der anderen Seite her verband sich der logistische Denkstil mit globalistischen Diskursen, die, darauf weist David Kuchenbuch hin, Entwicklungen der Transport- und Kommunikationstechnologie mit Fragen der Weltkriegsstrategie und einer Debatte über weltweite Vernetzung verbanden. Während des Zweiten Weltkriegs boomten in den USA »Reflexionen über die Ausweitung militärischer Nachschubräume, über die strategische Bedeutung der Polarrouten, wenn nicht allgemein über die Tatsache der Kugelgestalt der Erde und die damit verbundene Notwendigkeit der Herausbildung eines geografisch ›flexibleren‹ Denkens«. ⁸ Hier wird ein Merkmal logistischer Rationalität deutlich: die Fähigkeit und der Anspruch, eine an Transporterfordernissen ausgerichtete Einheitswissenschaft zu entwerfen, die nur noch quantitative und maßstäbliche Unterschiede kennt.

Menschen und Dinge

Im Grundsatz macht Logistik keinen Unterschied zwischen Menschen und Dingen, verschiedenen Bestimmungsorten oder Verwendungsmöglichkeiten des Transportierten. Dennoch ist ihr als Wissensformation und Ensemble vielfältiger Praktiken

7 Anette Schlimm, *Ordnungen des Verkehrs. Arbeit an der Moderne – deutsche und britische Verkehrsexpertise im 20. Jahrhundert*. Bielefeld: transcript 2011.

8 David Kuchenbuch, *Globalismen. Geschichte und Gegenwart des globalen Bewusstseins*. Hamburger Edition 2023.

ein Bias in Richtung Güterverkehr eingebaut. Zwar ist auch die Beförderung von Menschen im Großen wie im Kleinen mit logistischen Herausforderungen verbunden, beispielsweise mit Fragen der Gleisbelegung, Bordbistros und Toiletten oder der Fahrplankartung,⁹ das wird dann aber eher mit dem Begriff der Mobilität in Verbindung gebracht. Für die Geschichte des globalen Bewusstseins wiederum, also dafür, dass es seit den 1880er Jahren, wie Kuchenbuch schreibt, »für eine präzedenzlos große Zahl von Menschen zur Selbstverständlichkeit wurde, die Welt als politischen, ökonomischen, sozialen und naturräumlichen Gesamtzusammenhang zu betrachten«, scheint gerade die Verschränkung beider Dimensionen – die Intensivierung des Güterverkehrs wie auch die Verdichtung von Reiserouten – entscheidend gewesen zu sein.

Die schwerreichen Logistikkönige heutiger Tage glauben allerdings, beides ließe sich trennen. Als sich der deutsche Unternehmer Klaus-Michael Kühne im März 2016 zur sogenannten Flüchtlingskrise äußerte, plädierte er für eine Begrenzung des Zuzugs von Flüchtlingen, gab sich aber zuversichtlich, dass die Logistikbranche »mit Grenzkontrollen umgehen« könne. »Ich stimme denjenigen nicht zu,«, gab er zu Protokoll, »die behaupten, dass der Warenaustausch dann zusammenbrechen würde.«

Monika Dommann leitet ihr Buch mit dieser Anekdote ein, wohl auch weil Kühnes Versuch, die koordinierte Bewegung

von Gütern und die unregulierte Bewegung von Menschen voneinander zu entkoppeln, aufschlussreich für eine logistische Denkweise ist, die mit Menschen nicht sonderlich viel anzufangen weiß. Das gilt nicht nur für die Abgrenzung von Logistik und Migration, sondern auch für die Organisation der Arbeit, handelt es sich doch um eine Branche, die gerade an den Orten des Stillstands außerordentlich arbeitsintensiv ist. Nicht ohne Grund spielen Transport- und Hafentarbeiter in jüngeren Forschungen zur Globalgeschichte der Arbeit eine besondere Rolle.

Mit der Verknüpfung von Räumen unterschiedlichen Maßstabs standen Gütertransport und Warenverkehr vor kommunikativen Herausforderungen. Beides ist ohne Begleitmedien nicht zu denken. Logistik braucht nicht nur Güterwaggons, Kräne, Gabelstapler, Paletten, sondern auch Frachtzeichen, Flowcharts, Kartei- und Lochkarten – und zwar solche, deren Verstehbarkeit über Sprachgrenzen hinweg möglich ist. Ausgehend von einem ebenso spannenden wie überraschenden Quellenbestand – einer von Hans-Rudolf Lutz zwischen 1975 und 1990 angelegten Sammlung von Wellpappkarton-Piktogrammen,¹⁰ die sich im Museum für Gestaltung Zürich befindet –, widmet sich Monika Dommann grafischen Zeichen, »die zeigen, wie verpackt, gestapelt und verladen werden soll«.

Lutz' Konvolut dient als »archäologische Sammlung der materiellen Kulturen logistischer Praktiken«, aber auch als Beispiel für zahlreiche, seit der Zwischen-

9 Thomas Etzemüller, *Das Kursbuch der Deutschen Bundesbahn. Lebenstaktung in der schwerfälligen Moderne*. In: *Merkur*, Nr. 888, Mai 2023.

10 Hans-Rudolf Lutz (Hrsg.), *Die Hieroglyphen von heute. Grafik auf Verpackungen für den Transport*. Zürich 1990.

kriegszeit forcierte Versuche, sprachenübergreifende Kommunikationsformen zu entwickeln, etwa in Form standardisierter Piktogramme.¹¹ Dabei verändert sich auch die Praxis der Aneignung von Schrift, wenn etwa leseunkundige Transportarbeiter den Aufdruck »fragile« als Piktogramm verstehen konnten, das einen bestimmten Umgang mit dem Frachtgut anzeigte. Dommann: »Diese Form der Verbindung von Ware und Information während des Transports stellte eine einfache, aber äußerst konstante Praxis dar. Sie ist deshalb medienhistorisch und sozialhistorisch bedeutsam, weil unter den Bedingungen von zunehmenden räumlichen Entfernungen, unter dem Credo von Beschleunigungssteigerung und mit der Einführung von festen Terminfristen neue Formate und Zeichensysteme entwickelt und durchgesetzt wurden, die auf schnelle Erkennbarkeit ausgerichtet waren.«

Wissensforschung als logistische Disziplin

Nimmt man die Spur wieder auf, die Horkheimer und Adorno gelegt haben, als sie eine bestimmte Entwicklung des Denkens als dessen Verwandlung in »Logistik« beschrieben, wirft ein Blick in die Geschichte der Logistik noch eine ganz andere Frage auf: diejenige nach den Methoden der Wissensforschung. So mutet beispielsweise Monika Dommanns Ansatz selbst ein wenig logistisch an. Sicher zutreffend betont sie, dass sich im »ingenieurwissenschaftlichen Gebrauch der

Fluss- und Materialflussmetapher« eine Sicht von oben spiegele.

Die entsprechenden Metaphern stehen für eine Perspektive, »die vorgibt, Überblick über unübersichtliche Situationen in einer durch Massenproduktion geprägten Welt zu verleihen. Die logistischen Praktiken bieten sich seit dem 19. Jahrhundert als koordinierende, vermittelnde und überbrückende Instanz an, welche die mit der Mechanisierung von Produktion und Transport entstandenen Probleme der räumlichen Bewältigung und des zeitlichen Abgleichs von Rohstoffen und Waren übernimmt.«

Dem »synchronisierenden und ordnenden Blick von oben« will Dommann »mit einer an der Akteur-Netzwerk-Theorie (ANT) geschulten ›Follow-the-Movement-Heuristik« begegnen, »welche in konkreten Räumen ansetzt und einige der an der Entstehung von logistischen Praktiken beteiligten Akteur:innen, Dinge, Techniken, Wissensbestände und Zeichen in ihren sozialen Umgebungen untersucht«. Dieses theoretisch-methodische Programm steht für einen Ansatz, der in der sozialwissenschaftlichen und historischen Wissensforschung der letzten Jahre dominant geworden ist.

Es wird deutlich, dass die Logik der Logistik und die einer bestimmten Art von Wissensforschung gar nicht so verschieden sind. Eine »Follow-the-Movement-Heuristik« klingt nicht nur zufällig nach einer logistischen Heuristik. Die seit geraumer Zeit prominente Bezugnahme auf die Arbeiten Bruno Latours und die Akteur-Netzwerk-Theorie zeitigt in der Beschäftigung mit der Logistik einen überraschenden Effekt: Sie zeigt den logistischen Kern sozialwissenschaftlicher Me-

¹¹ Vgl. Daniela Stöppel, *Visuelle Zeichensysteme der Avantgarden 1910 bis 1950. Verkehrszeichen, Farbleitsysteme, Piktogramme.* München: Verlag Silke Schreiber 2014.

thodik. Latours Programm zielt darauf, in der Beschäftigung mit dem Sozialen »Verbindungen nachzuzeichnen (to trace, tracer)«, also zu prüfen, »was unter dem Dach der Gesellschaft ›versammelt‹ wird.«¹²

Die Akteur-Netzwerk-Theorie ist offenkundig ein inventarisierender Denkstil, der Spuren, Wegen und Verbindungen heterogener Elemente nachgeht. Die kritische Pointe besteht darin, nicht nur das bereits Bekannte zu inventarisieren, sondern sensibel für neue, sich gerade erst bildende Entitäten zu sein. »Ich will«, schreibt Bruno Latour, »nicht das Versammeln des Kollektivs mit dem bloßen Überblick über Entitäten verwechseln, die bereits versammelt sind, oder mit einem Bündel homogener sozialer Bindungen.« Das ist, etwas zugespitzt, eine sozialwissenschaftliche Logistik, die nicht nur Frachtbriefe tabellarisch erfasst, sondern die Augen nach blinden Passagieren, sei es nun Mann oder Maus, offenhält.

Der Übergang von den Flussmetaphern der Ingenieure zu den Netzwerkmetaphern der Wissensforschung ist eher gradueller Natur. Dazu passt, dass der Begriff des Dispositivs, den Monika Dommann wie viele andere Autorinnen und Autoren adaptiert, ein logistischer Fachbegriff war, bevor er durch Michel Foucault zu geschichts- und sozialwissenschaftlicher Prominenz gelangte. Im militärisch-logistischen Kontext sind damit die Gesamtheit der für eine Operation zur Verfügung stehenden Ressourcen sowie deren spezifische Anordnung gemeint.

Bei Foucault heißt es später: »Das, was ich mit diesem Begriff zu bestimmen versuche, ist erstens eine entschieden heterogene Gesamtheit, bestehend aus Diskursen, Institutionen, architektonischen Einrichtungen, reglementierenden Entscheidungen, Gesetzen, administrativen Maßnahmen, wissenschaftlichen Aussagen, philosophischen, moralischen und philanthropischen Lehrsätzen, kurz, Gesagtes ebenso wie Ungesagtes, das sind die Elemente des Dispositivs. Das Dispositiv selbst ist ein Netz, das man zwischen diesen Elementen herstellen kann. Zweitens ist das, was ich im Dispositiv festhalten möchte, gerade die Natur der Verbindung, die zwischen diesen heterogenen Elementen besteht [...] Drittens verstehe ich unter Dispositiv eine Art – sagen wir – Gebilde, das zu einem historisch gegebenen Zeitpunkt vor allem die Funktion hat, einer dringenden Anforderung nachzukommen. Das Dispositiv hat also eine dominante strategische Funktion.«¹³

Rekonstruiert man nun die Logistik als Dispositiv, dann wiederholt man im Grunde die logistische Operation der Anordnung von Ressourcen. Und damit läuft eine sich selbst als kritisch verstehende Sozialwissenschaft Gefahr, den Weg »zur Logistik« (Horkheimer/Adorno) zu beschreiten und »das Element der Reflexion auf sich« zu verlieren.

12 Bruno Latour, *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft*. Aus dem Englischen von Gustav Roßler. Frankfurt: Suhrkamp 2010.

13 Michel Foucault, *Das Spiel des Michel Foucault (Gespräch)*. In: Ders., *Schriften in vier Bänden. Dits et écrits*. Bd. II. Aus dem Französischen von Reiner Ansén, Michael Bischoff u. a. Frankfurt: Suhrkamp 2002.