

5. Logistik Ausstellen im Museum aan de Stroom

Die bisher angestellten Überlegungen zum Logistischen Museum fußen vor allem auf Vorstellungen und Ideen, die im Entstehungsprozess des Hafenmuseums formuliert wurden. Diese bilden den Grundstock eines zukünftigen Museums, das potenziell die Voraussetzungen mitbringt für eine Institution, die Logistik als »conceptual lens« (Gambino et al., 2021, S. 8) in Stellung bringt und so die Betrachtung globaler Warenströme zum Ausgangspunkt einer kritischen, politisch ermächtigenden Ausstellungspraxis macht.

Dabei ist Ausstellen ebenso wie die Rezeption von Ausstellungen zuallererst ein materielles und räumliches Phänomen. Eine Ausstellung entfaltet ihre Wirkung nicht in Konzeptpapieren oder in Hintergrundgesprächen mit Kurator*innen, wie sie die Grundlage des vorherigen Kapitels bildeten, sondern indem Besucher*innen sich durch den Ausstellungsraum bewegen, Objekte betrachten, Texte lesen, Filme schauen oder sie sich dazu entscheiden, all das nicht oder nur selektiv zu tun. So schreibt die Kunsthistorikerin Beatrice von Bismarck:

Das in und durch Ausstellungen öffentlich werdende [...] schließt [...] Elemente mit ganz unterschiedlichem Status ein – von Artefakten über die verschiedenen zum Einsatz gebrachten Displaymittel bis zur architektonischen oder urbanen Rahmung. Sie sind Bestandteil der kuratorischen Situation, treten, während sie an der Präsentation von Exponaten mitwirken, ihrerseits in Erscheinung und sind Bausteine von Narrativen. (Bismarck, 2021, S. 45)

Dabei spielen sinnlich-körperliche Aspekte eine zentrale Rolle. So sind das in Ausstellungen evozierte Wissen und die eine Ausstellung durchziehenden Narrative nicht nur in den bewusst kuratierten und von den Besuchenden rational verarbeiteten Ausstellungselementen angelegt. Ebenso entfalten sich in Ausstellungen eher affektive als kognitive, eher sensorische als reflexive Formen von Erfahrung und Erkenntnis. »The narrative vehicle of the museum is particularly powerful because of its multi-dimensionality«, schreiben Hanks, Hale und MacLeod (2012, S. xxi), und weiter: »[It] represents a fully embodied experience of objects and media in three-dimensional space, unfolding in a potentially free-flowing temporal sequence.«

(ebd.) In der Ausstellungserfahrung verbinden sich also räumliche und zeitliche Komponenten, wird einerseits die Zeitlichkeit des Erzählten im Raum vermittelt und andererseits der Raum in der Bewegung und sinnlichen Begegnung zeitlich erfahrbar.

Nachdem auf den vorherigen Seiten das narrative Grundgerüst des Hafenmuseums beschrieben und logistiktheoretisch gerahmt wurde, gilt es nun, diese materiellen und sinnlichen Elemente des Musealen in den Blick zu nehmen. Es geht dabei um die je »spezifische[n] Formen und Verfahren ästhetischer Erkenntnis [...], die sich in der Begegnung mit Ausstellungskonstellationen, mit spezifischen Objekten, deren materieller und medialer Verfasstheit sowie dem konkreten Präsentationskontext einstellen kann« (Werner, 2019, S. 12). Es geht darum, die vielgestaltige und -dimensionale »Maschinerie des Museums« (Martinz-Turek, 2009, S. 27) freizulegen, mit deren Hilfe die im Abstrakten formulierte Storyline realisiert und in materielle Anordnungen übertragen wird.

Diese Maschinerie existiert im Hafenmuseum bislang jedoch nur rudimentär. Sowohl seine Sammlung als auch zukünftige Ausstellungen stehen am Anfang ihrer Entwicklung und werden erst in den kommenden Jahren, in Resonanz mit der beschriebenen ersten Storyline, Gestalt annehmen. Um die räumlichen, ästhetischen und materiellen Operationsweisen, die einer Musealisierung von Logistik zu Grunde liegen, einkreisen zu können, werde ich mich daher im Folgenden vom Hafenmuseum ab- und dem Museum aan de Stroom in Antwerpen zuwenden. Dort ist nichts mehr vorläufig, das Museum ist seit über zehn Jahren geöffnet und erlaubt es daher zu untersuchen, wie Storylines in konkrete architektonische und museale Arrangements übersetzt werden bzw. wie sie in der körperlich-situierten Erfahrung der Ausstellung erst entstehen. Auf methodologischer Ebene ergänzen die folgenden Ausführungen damit die Betrachtung des Hafenmuseums, das zum jetzigen Zeitpunkt (2026) vor allem als potenzielles Museum zu verstehen ist, als Vielheit möglicher, in den bestehenden Überlegungen latent angelegter Museen. Das MAS ermöglicht demgegenüber Einblicke in die materielle Gestalt, in die narrativen und gestalterischen Zusammenhänge eines Museums, das, wenn institutionell auch anders gelagert, auf inhaltlicher Ebene einen ähnlichen Anspruch verfolgt wie das Hafenmuseum: die Welt zu erklären anhand maritimer Warenwege und Handelsbeziehungen, anhand von Fragen der globalen Logistik.

Ich werde mich zunächst der räumlichen Dimension des Museum aan de Stroom und insbesondere der Ausstellung *Freight – About the Port, People and Cargo* zuwenden. Mich interessiert, wie die architektonischen Anordnungen und Aufteilungen der Ausstellung mit ihrer narrativen Dimension, mit ihrer Storyline verwoben sind und welche Rolle logistische Logiken innerhalb dieses Verhältnisses spielen. Anschließend werde ich den Blick auf den Teil der Ausstellung fokussieren, der die Kolonisierung des Kongos und die Zirkulation von Waren zwischen Antwerpen und der Kolonie behandelt. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, wie sich

die Relationen der kolonialen Logistik und die untrennbar mit diesen verbundenen Gewaltverhältnisse in Objekten repräsentieren lassen und welche Auslassungen dabei zu beobachten sind. Im abschließenden Teil wende ich mich schließlich der Frage des musealen Subjektes und dessen Betrachtung unter logistischen Vorzeichen zu. Wo, so lautet hier die zentrale Fragestellung, findet Subjektivität, finden Menschen einen Ort im Arrangement der Dinge im Museumsraum? Dafür werde ich ausgewählte Positionen der Black Studies rezipieren, die an Fragen des Logistischen anschließen und diese mit machtkritischen und subjekttheoretischen Blicken auf das Museum in Resonanz setzen. All diesen Fragen nähere ich mich ausgehend von autoethnografischen Erkundungen des Museums, um so die Ebene des Sensorischen innerhalb der Ausstellungserfahrung zu zentrieren. Diese wird mit weiterem empirischen Material, vor allem Interviews mit den Kuratoren und einem beteiligten Künstler, angereichert, und als Ausgangspunkt für theoretische Reflexionen aktiviert.

5.1 Logistiken des musealen Raumes

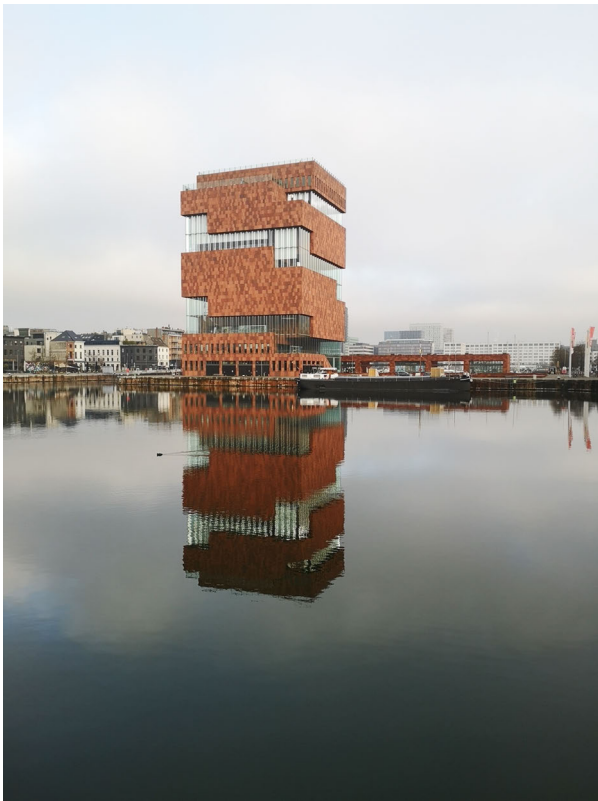
Logistik ist ein räumliches Phänomen. Diese Feststellung gilt für die Betrachtung kapitalistischer Lieferketten, die nicht nur auf spezialisierten lokalen Infrastrukturen wie Hafenanlagen und Verladezentren basieren, sondern auch auf globaler Ebene einen spezifischen Raum der Waren- und Kapitalzirkulation erzeugen. Ebenso gilt sie aber, so behaupte ich, für das Museum, das sich seinerseits durch geplante infrastrukturelle Anordnungen und räumliche Muster der Zirkulation auszeichnet. Diese räumliche Dimension einer musealen Logistik steht im Zentrum der folgenden Ausführungen. Es gilt dabei zu zeigen, wie der architektonische Raum des Museums und insbesondere der Ausstellung *Freight – About the Port, People and Cargo* mit einer Ausstellungserzählung verwoben ist, die, analog zu der des Hafenmuseums, als eine logistische Erzählung charakterisiert werden kann. Dies eröffnet einen Blick auf die logistische Dimension des Ausstellungsraumes selbst, der sich durch ein komplexes Netz von Bezügen durch Raum und Zeit auszeichnet und damit die relationale Perspektive des Logistischen Museums in räumlicher Hinsicht greifbar macht.

Narrativer Raum

Das Museum aan de Stroom liegt im Antwerpener Stadtteil Het Eilandje, einem Stadtteil, wie man ihn in vielen Hafenstädten findet: Früher geprägt durch Hafenumschlag und weiterverarbeitende Industrie, ab Mitte des 20. Jahrhunderts in weiten Teilen brach gefallen und ab der Jahrtausendwende schrittweise reurbanisiert. Wo früher Stück- und Schüttgut verladen wurde, glänzen nun die Fassaden moderner Apartment- und Bürogebäude, flanieren Tourist*innen. Die Eröffnung des MAS im Jahr 2010 gilt nicht nur als entscheidender Katalysator dieser jüngsten Entwicklung, es ist auch – neben Zaha Hadids »Port House« einige hundert Meter weiter – eine der spektakulärsten Architekturen des Stadtteils und eines der meistfrequentierten Ziele für Tourist*innen in der Stadt (Montanari, 2013). Das Museumsgebäude liegt am Rande eines ehemals kommerziell genutzten Hafenbeckens aus dem 19. Jahrhundert, dem Bonapartedok, an dessen Anlegern nun Segelyachten und Sportboote liegen (Abb. 1). Die Fassade besteht aus einem Mosaik roter Sandsteinplatten, das von großzügigen Fensterflächen unterbrochen wird. Die quaderförmige Kubatur in Verbindung mit den variierenden Farbschattierungen der Steinplatten erinnert an gestapelte Frachtcontainer und evoziert damit bereits von außen Assoziationen mit dem maritimen Schwerpunkt des Museums. In seinem Inneren ist das Museum durch offene Rolltreppen erschlossen, über die ich vom Eingangsbereich, in dem sich die Kassen und die Garderobe befinden, auf das erste der insgesamt sechs Ausstellungsgeschosse gelange. Von hier bietet sich mir durch eine meterhohe Fassade aus gewelltem Glas ein Panoramablick über das angrenzende Hafenbecken.

Die Museumswissenschaftlerin und Architektin Elena Montanari bezeichnet diesen kostenlos zugänglichen Raum als »vertical boulevard« (ebd., S. 498). Als solcher sei er nicht nur »distribution area«, sondern auch »a living public place, where cultural activities and temporary installations take place« (ebd.). Je höher ich über die Rolltreppen die Stockwerke hinaufgleite, desto weiter wird der Blick. Jedes der Geschosse ist dabei um 90 Grad rotiert, sodass auch die Ausrichtung der Panoramascheiben sich von Stockwerk zu Stockwerk verändert. Der Architekturkritiker Mark Lamster (2011) spricht in seiner Besprechung des Gebäudes von einer »corkscrewing street«, und in der Tat fühlt sich mein Weg über die immer weiter rotierenden Rolltreppen an, als schraubte ich mich von unten nach oben durch das Gebäude.

Abbildung 1: Gebäude des Museum aan de Stroom



Quelle: Eigene Abbildung

Der eigentliche Ausstellungsbereich ist indes als »black box« (Montanari, 2013, S. 498) konzipiert. Er besteht aus in sich geschlossenen Containern, die in die offene Architektur des Gebäudes hineingeschoben sind. Sie sind von außen nicht einsehbar, verborgen hinter blickdichten Türen und den roten Steinwänden des Boulevards. Willem Jan Neutelings, Gründer des für den Bau verantwortlichen Architekturbüros *Neutelings Riedijk Architects*, wird dazu in der Architekturzeitschrift *bauwelt* wie folgt zitiert:

Indem man eine dieser Boxen betritt, geht man einen Schritt zurück in die Vergangenheit, in eine heute nicht mehr existente Stadt. Wieder draußen, sieht man auf eine lebendige Stadt. Wie bei Alice im Wunderland lassen sich immer neue Türen öffnen, um dahinter eine andere Geschichte über die Stadt zu entdecken. (zit.n. Geldorf, 2011)

Ähnlich wie das Deutsche Hafenmuseum ist das MAS ein vergleichsweise neues Museum. Erst im Jahr 2011 wurde es, aufbauend auf den Sammlungsbeständen u.a. des Maritimen Museums und des Ethnografischen Museums Antwerpens, in dem beschriebenen Gebäude eröffnet. Im Mittelpunkt seines Ausstellungsprogramms steht seitdem die globale Vernetzung Antwerpens in Vergangenheit und Gegenwart, wie es auf der Museumswebsite heißt:

The MAS aims to be an international and pioneering museum about the global connectedness between people and collections from different cultures and environments. With a river of tales, viewed from multiple perspectives, we engage everyone to be curious about the present, past and future of Antwerp and the world. (MAS, 2021e)

Laut Montanari ist das Leitmotiv des Museums, das sich in allen Ausstellungen des Hauses wiederfindet, die »exploration of the multi-layered traces of the commercial, social and cultural flows and the contribution of these exchanges to the local identity.« (Montanari, 2013, S. 499) Die zentrale Verwendung von Metaphern und Formulierungen wie Flow und Konnektivität oder auch dem *river of tales* als strukturierendes Element der Erzählung macht deutlich, dass es sich auch hier um eine logistische Storyline im in Kapitel 4 formulierten Sinne handelt. Das MAS zeichnet in seinen Ausstellungen das Bild einer Stadt, die geprägt ist durch ihre Funktion als Knotenpunkt innerhalb der Ströme von Dingen, Menschen und Ideen. Gleichzeitig ist es ein maritim ausgerichtetes Stadtmuseum, das ausgehend von der Prägung der Stadt durch den Hafen die Geschichte und Gegenwart Antwerpens erzählt. Auch wenn der Hafen dabei weniger explizit in den Mittelpunkt gestellt wird, als es in den Überlegungen zum zukünftigen Deutschen Hafenmuseum der Fall ist, bildet er doch den mindestens impliziten Ausgangspunkt der Erzählung. Er wird gewisser-

maßen als Schnittstelle adressiert, in der sich die genannten Ströme kreuzen und die zwischen dem Lokalen und dem Globalen vermittelt, zwischen »Antwerpen in der Welt und [der] Welt in Antwerpen« (MAS, 2021a).

Diese grundlegende Storyline des MAS, die das Beziehungsgeflecht zwischen Stadt, Hafen und Welt zum Gegenstand hat, spiegelt sich bereits in der architektonischen Aufteilung des Gebäudes wider. Diese setzt das Museum durch Blickverbindungen in Beziehung zur Stadt, aber auch zum Hafen, »projecting an ever-expanding and ever-changing view on the city, the port and the river« (Montanari, 2013, S. 498). Die Panomarascheiben eröffnen mir auf meinem Weg durch das Gebäude Ausblicke über architektonische Landmarken des Stadtpanoramas, über historische Hafenbecken im neu errichteten Waterfront-Stadtteil, sowie, wenn auch in einiger Entfernung und nur bei guter Sicht erkennbar, auf die Containerbrücken des kommerziellen Hafens am anderen Ufer der Schelde. Diese Verflechtung von Museum, Stadt und Hafen wird mit einer komplexen Zeitlichkeit verwoben, die auf dem Boulevard in Richtung der Gegenwart ausgerichtet ist, in den Black Boxes der Ausstellung jedoch Tiefenbohrungen in eine mal mehr, mal weniger entfernte, teils bis in die Gegenwart oder gar Zukunft reichende Vergangenheit vornimmt. Hier zeigt sich die narrative Potenz räumlicher Anordnungen, der »inherently spatial character of narrative and storytelling and their potential to connect with human perception and imagination« (Hanks et al., 2012, S. xxi). Ohne dass auch nur ein einziges Exponat oder ein einziger Wandtext präsentiert würde, wird hier bereits die Storyline des Museums im Raum materialisiert, bin ich als Besucher bereits mit den wesentlichen räumlichen und zeitlichen Bezugnahmen konfrontiert, die seinem narrativen Anliegen zu Grunde liegen.

Bis zu diesem Punkt, auf dem Boulevard stehend und seinen sich verändernden Ausblicken über Stadt, Fluss und Hafen folgend, sind all diese Relationen vor allem lokaler Natur, verweisen auf räumliche und zeitliche Koordinaten der Stadt Antwerpen. Die museale Beschäftigung mit Fragen des Logistischen, die Musealisierung von Logistik also, verlangt jedoch nach einer globalen Perspektive. Diese tritt in den eigentlichen Ausstellungsräumen, den Black Boxes, deren Eingänge ich auf meinem Weg nach oben passiere, in den Vordergrund. So erzählt etwa die Ausstellung *Antwerpen à la Carte* von der Vielfalt der kulinarischen Kulturen der Stadt und begründet dies u. a. historisch mit den über den Hafen importierten Gütern sowie den Migrationsbewegungen, die sich in enger Anbindung an diese Güterströme formierten. Die Ausstellung *Life and Death* (bis August 2022) nimmt Sterbe- und Trauerrituale aus verschiedenen kulturellen Kontexten in den Blick und folgt deren Spuren innerhalb Antwerpens. In dieser Konstellation der Themensetzungen, die um die implizit maritime Programmatik »Antwerpen in der Welt und die Welt in Antwerpen« (MAS, 2021a) herum kreisen, ist mit Blick auf Fragen des Logistischen eine Ausstellung von besonderem Interesse. Es handelt sich dabei um die Ausstellung *Freight – About the*

Port, People and Cargo, die im Jahr 2021 eröffnet wurde und die auch den Anlass meines Besuches im Museum aan de Stroom darstellt.

Abbildung 2: Hauptraum der Ausstellung *Freight – About the Port, People, and Cargo*



Quelle: Eigene Abbildung

Als ich den Hauptraum der Ausstellung im sechsten Stock des Museums betrete, sehe ich mich mit einer Fülle von Displays konfrontiert. Der Raum ist gut zehn Meter tief und etwa dreimal so breit. Mehrere Podeste ragen in regelmäßigen Abständen in den Raum und unterteilen ihn in eine Reihe von Abschnitten, die entlang der rechten Wand durch einen durchgehenden Korridor verbunden sind (Abb. 2). Hieraus ergeben sich sechs durch Pulte und Stellwände voneinander getrennte Nischen, in denen in Pultvitrinen, freistehend auf dem Podest oder gehängt an Wänden verschiedene Exponate präsentiert werden. In einem Text an der Wand des Eingangsbereiches wird ausgeführt, um welche Fragen es der Ausstellung geht:

What cargoes travelled in and out of the city over the centuries? Who left Antwerp and who made it their home? And who did they come into contact with on their overseas voyages? *Freight* tells about people and their extraordinary encounters. How did these really happen? And did trade take place on an equal footing? What about colonial exploitation? Seagoing ships brought wealth to Antwerp. What traces did this leave behind elsewhere?

Hier ist der Hafen und der von ihm ausgehende Seehandel nicht nur erzählerischer Hintergrund oder Sinnbild für einen diffusen Kosmopolitismus, sondern wird explizit und vordergründig als zentraler Gegenstand der Erzählung eingeführt. Die Geschichte der Stadt wird als eine Geschichte des maritimen Handels erzählt, von der Frühgeschichte Antwerpens als Handelsstützpunkt der Wikinger bis zum Containerhafen der Gegenwart. In einem Konzeptpapier der Ausstellung aus dem Jahr 2019 ist dieser Ansatz wie folgt beschrieben:

Ziel der Ausstellung ist es, eine umfassende Geschichte zu erzählen und die Interaktion zwischen Antwerpen und der Welt anhand einer möglichst vielfältigen Sammlung zu zeigen [...]. Die zentrale Frage lautet: Was kommt aus der Welt nach Antwerpen und was bringt der Hafen in die Welt zurück? (Boele, 2019, Übers. DeepL)

Im Mittelpunkt steht die verbindende Funktion des Hafens bzw. des maritimen Warentransports oder, anders formuliert, die welterzeugende Dimension der Logistik, die Orte und Menschen über große Distanzen zueinander in Beziehung setzt und dadurch in ein globales Gefüge der ökonomischen, politischen und kulturellen Relationalität integriert.

Die räumlichen Abschnitte, die durch die Ausstellungsarchitektur erzeugt werden und in denen die Objekte platziert sind, erinnern dabei nicht zufällig an die Form von Hafenbecken. Vielmehr sind sie, wie mir der Kurator Vincent Boele im Interview erzählt, im Ausstellungskonzept als »Docks« betitelt. Dies sei eine Idee des Szenografen Koen Bouvée gewesen, welcher, so eine interessante Randnotiz, vor seiner gestalterischen Laufbahn als Kapitän zur See gefahren sei (Vincent Boele, Interview am 14.01.2022). Jedes dieser sechs Docks, so das zentrale räumliche und erzählerische Prinzip der Ausstellung, repräsentiert einen Abschnitt der Geschichte Antwerpens und seines Hafens: So beschreibt der Abschnitt 850–1000 n. Chr. die Frühgeschichte der Stadt, 1794–1814 die Besetzung Antwerpens durch Napoleon, 1885–1960 die Zeit der belgischen Kolonialherrschaft im Kongo, und immer so weiter, bis hin zu dem mit »Freight Traffic Today« überschriebenen Ausstellungsteil, der die Jahrzehnte ab den 1970er Jahren, also ab dem endgültigen Siegeszug des Frachtcontainers behandelt. Die Docks stellen folglich nicht nur Einschnitte in den Raum dar, sondern isolieren dabei bestimmte zeitliche Zusammenhänge und machen sie darstellbar, setzen Fixpunkte in der unüberschaubaren Komplexität der viele Jahrhunderte umfassenden Geschichte.

Gleichzeitig erfüllen die Docks aber nicht nur eine trennende, unterteilende Funktion, sondern präsentieren sich mir bei meinem Ausstellungsbesuch auch als zeitliches wie räumliches Kontinuum. Ihre serielle Anordnung lädt dazu ein, sie nacheinander zu durchlaufen, sich in den Fluss der Ausstellungs-dramaturgie zu begeben. Ich beginne mit dem ersten ganz links im Raum gelegenen Dock und

betrachte archäologische Ausgrabungsfunde früher Siedlungsspuren, Schmuckstücke aus Bernstein und das Modell eines Wikingerschiffes. Von dort ausgehend arbeite ich mich von Dock zu Dock durch den Raum, betrachte Marine- und Historiengemälde, Gebinde von Tabak und anderen Kolonialwaren, goldene Artefakte, Möbelstücke aus tropischen Hölzern, Waffen, Verladewerkzeuge und vor allem Schiffsmodelle. Wie ein roter Faden ziehen sich letztere durch die Ausstellung, wirken wie verbindende Elemente zwischen den einzelnen Docks und den historischen Momentaufnahmen. Wie ich später in den Unterlagen einer Konzeptpräsentation von 2019 lese, ist dies ein durchaus intendierter Effekt. So heißt es dort: »Die Schiffsmodelle werden auf dem Sockel der Vitrine in der ganzen Halle aufgestellt und bilden so einen historischen Faden.« (MAS, 2019, Übers. DeepL) Ein weiteres, in jedem Dock wiederkehrendes Element sind von Innen erleuchtete Weltkugeln, auf denen ein Netz von Verbindungslinien zwischen den Kontinenten eingezeichnet ist. Diese repräsentieren die Handelsrouten und Seewege, die sich zur Zeit des jeweils behandelten historischen Abschnitts in Antwerpen kreuzten. Im ersten Abschnitt reichen die Linien nicht weiter als bis in den Nord- und Ostseeraum, werden aber von Dock zu Dock immer zahlreicher und immer länger, bis auf dem letzten Globus am Ende des Raumes ein dichtes Liniennetz alle Kontinente und Ozeane umspannt. Parallel dazu wandeln sich die gezeigten Modelle von Wikingerschiffen zu Koggen, von Segelbarken zu Dampfern und schließlich zu modernen Dieselfrachtern.

In dem Nebeneinander von Waren, Schiffsmodellen und Globen präsentiert jedes Dock eine Momentaufnahme der zum jeweiligen Zeitpunkt wirksamen globalen Vernetzung. Wie zuvor für das Hafenmuseum beschrieben, ist es auch hier das logistische Netz der Zirkulation, das als zentrales Motiv den Ausgangspunkt der Erzählung ausmacht: Was wird gehandelt, welche Waren werden im Antwerpener Hafen umgeschlagen? Von wo kommen diese, wo gehen sie hin? Mit welchen technischen Hilfsmitteln werden sie transportiert? Welche kulturellen und politischen Effekte entfalten die Handelsnetze in Antwerpen und anderswo? Diese Fragen werden an der Schnittstelle zwischen dem Lokalen und dem Globalen platziert, zwischen der Stadt Antwerpen und denjenigen Orten, mit denen die Stadt über die im Hafen zusammenlaufenden Ströme von Waren, Menschen und Ideen in Beziehung steht – zwischen »Antwerpen in der Welt und die Welt in Antwerpen« (MAS, 2021a).

Der Museumsraum als logistischer Raum

Es gibt also einen klaren Zusammenhang zwischen der architektonischen Aufteilung des Ausstellungsraumes und den dadurch induzierten Laufwegen einerseits und den in der Ausstellung präsentierten Erzählungen andererseits. Die Architekturtheoretikerin Sophia Psarra (2009) schreibt zu der Frage, wie architektonische Gestaltung und die Produktion von Narrativen zusammenhängen:

The interest is less in identifying the narrative dimension of buildings or their intended signification than in describing the formal, spatial and cultural mechanisms that give different shape and form to meaning in different buildings. (ebd., S. 3)

Um diese Mechanismen der räumlich situierten Bedeutungsproduktion soll es auch im Folgenden gehen. Dabei sind vor allem zwei Dimensionen von Interesse. Zum einen geht es um die Anordnung und Aufteilung des Raumes, um seine »geometric properties independently of a situated observer, such as symmetry, rhythm, alignment, congruence, or repetition« (ebd., S. 7). Im Falle des MAS wäre das die szenografische Strukturierung des Raumes in sechs Docks sowie die kuratorische Entscheidung, in jedem dieser Docks einen bestimmten zeitlichen Abschnitt zu situieren und mit Exponaten und Medien darstellbar zu machen. Zum anderen muss das tatsächliche Erleben des Raumes, die körperlich situierte, sensorische Erfahrung, die ich und andere Besucher*innen während des Museumsbesuches machen, in den Blick genommen werden. Dabei geht es vor allem um die Bewegung, die durch die Aufteilung und Gestaltung des Raumes initiiert wird, also um meinen Weg von Dock zu Dock, durch die verschiedenen historischen Abschnitte hindurch, in dem sich das chronologische Narrativ, die Abfolge von Momenten der globalen Vernetzung, erst realisiert.

Die Verschaltung von planvoller Aufteilung des Raumes, seiner körperlichen Erfahrung durch Bewegung und der Produktion von Narrativen bzw. Bedeutung, die mich hier vor allem interessiert, stellt auch Psarra in den Vordergrund, wenn sie schreibt: »[T]he interaction between the conceptual and the perceptual is conditioned by different degrees of geometrical control imposed on visual fields experienced through movement.« (ebd., S. 13) Was ich im Raum sehe und wahrnehme, in welcher Abfolge und innerhalb welcher relationalen Ordnung, entlang welcher Route ich mich durch die Ausstellung bewege, ist konstitutiv dafür, wie sich die abstrakte Planung des Raumes und seine tatsächliche Erfahrbarkeit zueinander verhalten. Es geht also um die räumlichen Ordnungen und Logiken, die nicht nur meine Bewegung steuern, sondern die in dieser Bewegung auch bestimmte Narrative und Bedeutungszusammenhänge entfalten.

Diese Ordnungen und Logiken, so möchte ich hier argumentieren, lassen sich unter der Kategorie des Logistischen analysieren. Das impliziert eine Verschiebung von der Betrachtung der in und mit den räumlichen (An-)Ordnungen produzierten Erzählung hin zu einer logistiktheoretischen Betrachtung dieser (An-)Ordnungen selbst, der darin implizierten Verteilung und Steuerung von Körpern, Objekten und Narrativen im Raum. Die Frage lautet dann nicht länger nur, wie sich die Narrative der Ausstellung zu logistikkritischen Debatten verhalten, ob und wie also im Ausstellungsraum eine kritische Befragung der relationalen Zusammenhänge

des globalen Warenverkehrs entwickelt wird. Sie zielt vielmehr darauf ab, inwiefern der Raum der Ausstellung selbst als ein logistischer Raum bezeichnet werden kann, inwiefern seine geometrischen und narrativen Ordnungen logistische Ordnungen sind.

Diese Perspektive bietet sich insofern an, als Logistik an zentraler Stelle eine Praktik der Raumproduktion ist (siehe Kap. 3). Sie verknüpft Orte und Akteure zu strategischen Netzwerken, zu räumlichen Gefügen, innerhalb derer sich ein stetig optimierter Prozess der Zirkulation vollzieht, die den Prozess der Wertschöpfung räumlich fragmentieren und modulieren. Dabei agiert sie auf verschiedensten Maßstabsebenen, von interkontinentalen Netzen der Arbeitsteilung hin zu algorithmisch prozessierten Bewegungsabläufen innerhalb von Lagerhäusern und Versandzentren. Gleichzeitig organisiert sie nicht nur vorhandene Räume, sondern bringt diese gemäß einem Imperativ der Zirkulation und Modulation immer neu hervor (Coe, 2020, S. 2).

Bereits Ende der 1970er Jahre skizziert der Philosoph Henri Lefebvre (2009 [1978]), gewissermaßen als Logistikkritiker *avant la lettre*, das Konzept eines »logistical space« (ebd., S. 236). Den Raum der kapitalistischen Produktionsweise beschreibt er dabei als gleichzeitig homogen und fragmentiert: Homogen sei er insofern, als er sich selbst und alles in ihm in die Form vergleichbarer und (aus-)tauschbarer Einheiten bringe. Fragmentiert sei er, indem er dabei in diskrete Einheiten zerlegt und in »lots and parcels« verkauft und gehandelt werde, was gewissermaßen die Vorbedingung für seine Integrierung in die logistischen Kreisläufe des Tausches darstelle (ebd., S. 233). Ausgehend von dieser gegenläufigen Bewegung der Zerteilung und Vereinheitlichung beschreibt Lefebvre schließlich die globale Ordnung eines »homogeneous, logistical, opticogeometrical, quantitative space« (ebd., S. 238), die sich – wenn auch selten direkten Bezug auf Lefebvre nehmend – im Zentrum vieler jüngerer Auseinandersetzungen mit Logistik wiederfindet.

Einer ähnlichen raumproduktiven Dialektik von Fragmentierung und Homogenisierung folgen auch die architektonischen Ordnungen des Museum aan de Stroom. Die eingangs beschriebene Unterteilung des Gebäudes in einen offenen Boulevard, von dem aus sich dynamische Ausblicke auf die gegenwärtige Stadt, ihren Hafen und den Fluss bieten und die baulich wie gestalterisch davon abgegrenzten Ausstellungsräume, die zeitlich auf die Vergangenheit und räumlich auf das Globale ausgerichtet sind – all das sind »lots and parcels« innerhalb der räumlichen Logistik des Musealen. Sie nehmen Einschnitte in den Raum vor, zerteilen ihn in Einheiten und versehen diese mit je spezifischen narrativen Funktionen und raumzeitlichen Bezugnahmen. Deutlicher noch wird dieses Vorgehen im Ausstellungsraum selbst, in der Unterteilung des Hauptraumes in die sechs Docks, welche jeweils einen bestimmten Abschnitt der in der Ausstellung behandelten Geschichte beinhalten. Diese räumlichen Abschnitte erfüllen gewissermaßen die

Funktion von Containern, von standardisierten Gefäßen. Wie der ISO-genormte Frachtcontainer jedem Inhalt, seien es Bananen, Mobiltelefone, Jeans oder Kokain, eine vereinheitlichende Form gibt, sie anonymisiert und abstrahiert und so kompatibel mit den intermodalen Transportsystemen der globalen Logistik macht, macht auch die Szenografie der Ausstellung ihren Inhalt vergleichbar und navigierbar, kompatibel mit der übergeordneten narrativen Logistik der Ausstellung. Sie etabliert ein räumlich-architektonisches Schema, das das Narrativ strukturiert und eine unüberschaubare historische und geografische Komplexität in kognitiv rezipierbare und körperlich erfahrbare Einheiten zerlegt. In diesem Sinne erfüllt sie nicht nur eine fragmentierende Funktion, indem sie Unterteilungen vornimmt, sondern auch eine homogenisierende, indem sie die *messiness* ihres Gegenstandes in eine rationalisierte, abstrahierte und tendenziell reduktionistische Form bringt.

Dabei wird deutlich: Während ich mich durch die Abschnitte der Ausstellung bewege, bewege ich mich auf einem Zeitstrahl von der Vergangenheit in Richtung der Gegenwart, beginnend mit der Frühgeschichte der Stadt und endend im heutigen Containerhafen. Die räumliche Anordnung der Architekturen und Exponate erzählt eine Evolutionsgeschichte, die technische Entwicklungen und kulturelle wie ökonomische Verschiebungen zu einem impliziten Narrativ des Fortschritts verdichtet. Mit jedem Schritt werden die Schiffe moderner, die Waren vielfältiger, die Handelsnetze dichter und größer.

Mit dieser linear-evolutionären Chronologie ist gewissermaßen eines der, wenn nicht *das* klassische museale Erzählmuster schlechthin aufgerufen. Der Soziologe Tony Bennett (1995) beschreibt in seinem kanonischen Buch »The Birth of the Museum«, wie ein solches evolutionäres, d.h. auf einer Abfolge von Entwicklungsstufen beruhendes Denken ab dem 18. Jahrhundert zuerst die wissenschaftlichen Disziplinen der Botanik, der Biologie sowie vor allem der Natur- und später auch der Kunstgeschichte und Anthropologie durchdrang und im Anschluss daran auch die Ordnungen musealer Sammlungen und Präsentationen zu strukturieren begann. (ebd., S. 186). Die von Bennet angeführten Beispiele beziehen sich dabei vor allem auf die Idee einer universell angelegten Naturgeschichte, »from inanimate matter to simple and, later, higher forms of life«, von Mineralien und Gesteinsproben zu Tierpräparaten, von prähistorischen Werkzeugen über antike Kunstwerke bis hin zu zeitgenössischen Zeugnissen menschlichen Schaffens (ebd., S. 182). Die Ausstellungsräume des 19. Jahrhunderts wurden dabei, so Bennett, zu komplexen narrativen Gefügen, in denen Zeit komprimiert und »both visible and performable« (ebd., S. 186) gemacht wurde. Indem Besucher*innen sich auf den von den Kurator*innen vorgesehen Wegen von Objekt zu Objekt bewegten, vollzogen sie auf körperliche Weise die intendierte Erzählung der evolutionären Entwicklung nach:

The Museum [...] was characterized by its capacity to bring together, within the same space, a number of different times and to arrange them in the form of a path whose direction might be traversed in the course of an afternoon. The museum visit thus functioned and was experienced as a form of organized walking through evolutionary time. (ebd.)

Als »oganized walking« entlang einer linearen, in die Gegenwart gerichteten Zeitachse kann auch mein Weg durch den Ausstellungsraum von *Freight* bezeichnet werden. Ich bin in eine Erzählung der fortschreitenden Entwicklung integriert, performe die darin angelegte Zeitlichkeit durch meine Bewegung und die Reihenfolge, in der ich mit Objekten, Installationen und Texten interagiere. Die Museumswissenschaftlerin Helen Rees Leahy (2016) spezifiziert die Rolle, die körperliche Situietheit für die Museumserfahrung spielt. Sie beschreibt, wie sehr das moderne Museum seit dem 19. Jahrhundert auf die Regierung von Körpern im Raum und auf deren relationale Positionierung abzielt. Sie führt dafür den Begriff der »Museum Bodies« ein, die sie als »both real and discursive bodies« versteht, als »actual bodies moving through the gallery, and also bodies that are socially inscribed in space and practice« (ebd., S. 9).

Indem ich mich körperlich in die Abfolge der Docks hineinbegebe, habe ich das Gefühl, mich durch die Zeit zu bewegen. Es wird eine körperliche Erfahrung evoziert, die potenziell über das konkret Repräsentierte hinausreicht, die mir mehr vermittelt als das, was in den Texten und Objekten konkret dargestellt ist. Die Ausstellungsarchitektur macht mich zum *museum body*, der durch den Raum treibt in einer fließenden Bewegung, die jedoch unterbrochen und strukturiert wird durch die gleichermaßen zeitlichen wie räumlichen Einschnitte der Docks.

Diese Beobachtungen laden dazu ein, die Ausstellungsarchitektur als logistische Infrastruktur zu denken, als »matter that enable the movement of other matter« (Larkin, 2013, S. 329). Die Aufteilung des Gebäudes in Räume mit verschiedenen zeitlichen Horizonten, die Etablierung von räumlichen Bezügen innerhalb und außerhalb des Gebäudes, die Positionierung von Besucher*innen in diesem Netz der raumzeitlichen Referenzen – all das stellt die infrastrukturelle Vorbedingung her, auf deren Grundlage die weitere Erzählung des Museums im Konkreten entfaltet wird. Denkt man die materielle Bewegung mit ihrer narrativen Dimension zusammen, so zeigen sich Anschlüsse an das Verständnis logistischer Medien, das in Kapitel 3 mit John Durham Peters (2013) eingeführt wurde. In diesem Sinne etabliert der Raum des Museums »basic coordinates of time and space« (ebd., S. 41), er liefert die Orientierungspunkte und Einheiten, um die herum das Narrativ, die museale Darstellung globaler Komplexität, angeordnet ist. Die so manifestierte »convergence of the x and y axes« (ebd., S. 42), die der eigentlichen Darstellung der Inhalte vorgelagert ist, ist nicht nur metaphorisch zu verstehen, sondern wort-

wörtlich als Koordinatensystem. Die Längsachse des Raumes als linearer Zeitstrahl wird durchkreuzt von den davon abzweigenden Docks, welche das Kontinuum der chronologischen Erzählung unterbrechen, die Bewegung umlenken in räumlich wie historisch spezifizierte Teilnarrative: den Indienhandel im 17. Jahrhundert, die kolonialen Handelsnetze zwischen Europa und Afrika zur vorletzten Jahrhundertwende, die Industrialisierung des Antwerpener Hafens zur Zeit Napoleons. Die erleuchteten Globen und die darauf eingezeichneten Handelslinien, das Kabinett der gehandelten Waren und die in diesen angelegten Verweise auf ihre Herkunfts-orte, die Schiffe als interkontinentale Transportmittel – all das sind Punkte, die auf je spezifische raumzeitliche Konfigurationen verweisen und die, verpackt in die Container der logistischen Raumordnung, auf der ebenfalls räumlich materialisierten Zeitachse angeordnet werden. Durch dieses Koordinatensystem bewege ich mich als Besucher, es strukturiert meinen Weg durch die Ausstellung und integriert mich in ihre narrative und affektive Ordnung.

Zirkulation und Körper

Die Art und Weise, wie Raum und Zeit, Bewegung und Narrativ dabei miteinander verschaltet werden, verdeutlicht die logistische Dimension der infrastrukturellen Anordnung. Chua et al. (2018) bezeichnen Logistik als »suite of spatial practices aimed at facilitating circulation« (ebd., S. 618). Die logistische Ordnung des Raumes ist demnach immer eine, die eine bestimmte Form der Bewegung, genauer: der Zirkulation implementiert. Bei Chua et al. ebenso wie beim Großteil der hier referenzierten Auseinandersetzungen mit Logistik bezieht sich dies auf die Zirkulation von Waren und Kapital, die innerhalb der logistischen Netzwerke um die Welt bewegt werden, mit dem Ziel, Mehrwert, sprich: mehr Kapital, zu generieren. Im Falle des Museums geht es hingegen um »organized walking« im mit Bennet (1995, S. 186) angeführten Sinne oder, in Psarras (2009, S. 13) Worten, um »geometrical control [...] experienced through movement«. Hier sind es die Körper der Besucher*innen, ihre »museum bodies« (Leahy, 2016), die durch den lokalen architektonisch umgrenzten Raum des Museums bewegt werden, die im Raum zirkulieren.

Die Museums- und Architekturtheoretikerin Kali Tzortzi (2010, 2015; Hillier & Tzortzi, 2006) beschäftigt sich in ihrer Arbeit tiefgehend mit der Frage, wie die Architektur eines Museumsgebäudes den Weg der Besucher*innen und ihre Wahrnehmung von Objekten und Installationen bestimmt. Aufbauend auf einem umfangreichen Literaturkorpus in der Schnittmenge von Museumswissenschaften und Architekturtheorie verweist sie auf die zentrale Position, die der Begriff der Zirkulation als »key concept in museum design« (Tzortzi, 2015, S. 86) dabei spielt. Sie beschreibt, wie verschiedene »spatial patterns« (ebd.), etwa das lineare Ablaufen einer »single sequence« von Räumen oder das freie Zirkulieren durch einen einzigen offenen Ausstellungsraum, konstitutiv sind für verschiedene Formen des musealen

Erzählens bzw. der Produktion und Subjektivierung von Wissen und Erzählungen. Die durch die räumliche Anordnung vorgegebenen Bewegungsmuster erhalten somit eine epistemische Bedeutung, indem sie festlegen, was Besucher*innen in welcher Reihenfolge und in welcher Intensität erfahren und vor allem, wie die so generierte Erfahrung in sie eingeschrieben wird.

Dies stellt einen direkten Zusammenhang her zwischen Zirkulationsmustern und Narrativen, zwischen Logistik des Musealen und Musealisierung von Logistik. Ist es aber legitim, diese Form der Bewegung, die »configuration of circulation«, als Zirkulation im logistischen Sinne zu bezeichnen? Und wenn ja, was würde das der Analyse helfen, inwieweit würde es zu einem Verständnis musealer Operationsweisen beitragen?

An dieser Stelle scheint es geboten, noch einmal genauer auf die Bedeutungen zu blicken, die dem Begriff der Zirkulation im Kontext logistiktheoretischer Arbeiten zugeschrieben werden. Wie Deborah Cowen (2014, S. 10) schreibt, sind diesbezüglich auf begrifflicher Ebene zwei verschiedene Dimensionen zu unterscheiden. Der Begriff der Zirkulation verweist demnach einerseits auf das Vokabular der Marx'schen Kapitalanalyse. Ganz basal bezeichnet er dabei den Kreislauf der kapitalistischen Produktionsweise an sich: Kapital in Form von Geld, Arbeit und Produktionsmitteln wird eingesetzt, um Waren zu produzieren, die dann auf einem Markt gegen Geld veräußert werden. Der so erwirtschaftete Mehrwert wird wiederum als Kapital reinvestiert, um mehr Arbeit und Produktionsmittel zu finanzieren, der Kreislauf beginnt von neuem. Zirkulation ist somit derjenige grundlegende Prozess, der Kapital akkumuliert, der also, grob gesagt, aus Geld mehr Geld macht. Der Begriff bezeichnet in dieser materialistischen Auslegung also zunächst keine Bewegung im eigentlichen physischen Sinne, sondern einen iterativen Prozess, in welchem die abstrakte Entität des Kapitals verschiedene Stadien und Formen durchläuft und dabei mit jedem Durchlauf vermehrt wird (Marx beschreibt dies ausführlich im zweiten Band des »Kapitals«, vgl. Marx, 1963).

Für eine logistiktheoretische Betrachtung spielt ein solcher Zirkulationsbegriff aber vor allem dann eine Rolle, wenn herausgestellt wird, wie sehr diese Sphäre der ökonomischen Zirkulation auch von Zirkulation im alltagssprachlichen physischen Sinne abhängig ist, d.h. von der Mobilisierung und Bewegung von Materie, von Waren, Rohstoffen, Produktionsmitteln und arbeitenden Körpern. Damit ist gleichzeitig die andere Bedeutungsebene des Zirkulationsbegriffes impliziert, die laut Deborah Cowen auf die »circulation of stuff« verweist, also auf »material and informational flows« (2014, S. 10f). Sie schreibt zum Verhältnis dieser beiden Ebenen: »[I]t is precisely the shifting relationship between the circulation of stuff and the circuits of capital that is at stake in the story of logistics.« (ebd., S. 11) Dies zeigt sich etwa in Søren Maus (2019) Ausführungen zur Rolle logistischer Technologien in den Akkumulationsregimen seit dem 18. Jahrhundert oder, stärker raumwissenschaftlich ausgerichtet, bei Martin Danylyk (2018b) und seiner Theoretisierung der *logistics re-*

volution als Strategie des Kapitals, die Folgen von Verwertungskrisen abzumildern (siehe Kapitel 3).

Was aber könnte Zirkulation im Zusammenhang mit musealen Raumanordnungen bedeuten? In ihrer Auseinandersetzung mit der logistischen »circulation of stuff« verweist Cowen (2014, S. 11) auf Michel Foucault, in dessen Arbeiten zur Gouvernamentalität ab Mitte der 1970er Jahre, vor allem in seinen Vorlesungen am College de France, der Begriff der Zirkulation zunehmend an Kontur gewinnt. Ausgehend von Problemstellungen der Planung und Regierung von Städten beschreibt er darin räumliche Technologien der Macht, die weniger auf Einschließung und Abschottung als vielmehr auf der Regulierung von Bewegung und Austausch beruhen:

Das Territorium nicht mehr befestigen und markieren, sondern die Zirkulationen gewähren lassen, die Zirkulationen kontrollieren, die guten und die schlechten aussortieren, bewirken, dass all dies stets in Bewegung bleibt, sich ohne Unterlass umstellt, fortwährend von einem Punkt zum nächsten gelangt, doch auf eine solche Weise, dass die dieser Zirkulation inhärenten Gefahren aufgehoben werden. (Foucault, 2004, S. 101)

Wie diese Passage vor Augen führt, verweist der Begriff der Zirkulation bereits bei Foucault auf ein Steuerungsdispositiv, welches spezifische Formen der dezentralen Macht und Kontrolle ausübt, indem es festlegt: »[W]ie muss etwas zirkulieren und wie darf es nicht zirkulieren?« (ebd., S. 100) Übertragen auf die räumlichen Ordnungen des Museums leitet sich daraus die Frage ab, wie darin bestimmte Modi der Bewegung forciert und andere verhindert werden, wie also eine bestimmte mit den Ideen der Planer*innen übereinstimmende Form der Zirkulation implementiert wird und vor allem, welche Effekte dies hat. Für das MAS kann auf der Ebene der physischen Zirkulation beobachtet werden, wie die Anordnung der Ausstellungselemente in den Docks und deren Aufreihung im Raum dafür sorgt, dass ich mich auf einem vorgegebenen Weg durch die Ausstellung bewege. Ich zirkuliere so, wie es die Szenografen und Kuratoren wollen, folge von einem Ende zum anderen der von ihnen erdachten Dramaturgie. Ich werde regelrecht in Bewegung gehalten vom Rhythmus der Architektur, die mich in den kontinuierlichen Fluss des Ausstellungsnarrativs zieht.

Indem hier ein Verständnis von Zirkulation in den Vordergrund rückt, das diese vor allem als koordinierte Form körperlich-physischer Bewegung versteht, tritt seine politökonomische Dimension in den Hintergrund. Mit Blick auf den hier zugrunde gelegten Logistikbegriff bedeutet das eine wenigstens vorübergehende Verschiebung zwischen den beiden in Kapitel 3 benannten heuristischen Ebenen. Der Fokus bewegt sich weg von Logistik als historischer Positivität, als aus Industriekapitalis-

mus, Kolonialismus und Imperialismus erwachsenen Praktiken und Infrastrukturen des Warentransports. Stattdessen gewinnt die dahinterstehende operative Logik an Bedeutung, die Praxis der Steuerung von Flows, der Organisation von Raum und der flexiblen Verschaltung von Entitäten, welche aus diesen Phänomenen abstrahiert wird und als analytische Brille auf die Ordnung des musealen Raumes in Anschlag gebracht wird.

Dennoch ist der Begriff von Zirkulation, den ich an dieser Stelle für die Untersuchung der Logistik des musealen Raumes vorschlagen möchte, keiner, der sich auf die Analyse physischer Bewegung durch den Ausstellungsraum beschränkt. Vielmehr tritt eine weitere Bedeutung von Zirkulation hervor und verschränkt sich, gewissermaßen komplementär zum Marx'schen Begriff der Kapitalzirkulation, mit der Bewegung von Körpern im Raum. Einen Hinweis darauf, wie diese Bedeutungsebene gefasst ist, liefert abermals Foucault in seinem Antrittsvortrag am College de France (2007). Hier besetzt der Begriff der Zirkulation ebenfalls eine zentrale Position, jedoch in einem neben den oben genannten ökonomischen und gouvernementalen Bedeutungsebenen dritten Sinne. In dem Vortrag stellt Foucault die Frage nach den Prozeduren und Ordnungssystemen, die Diskurse »kontrollier[en], selektier[en], organisier[en] und kanalisier[en]« (ebd., S. 11). Die Fähigkeit von Aussagen und Diskursen, sich zu verbreiten, geäußert und gehört zu werden, für wahr erachtet zu werden und Effekte zu entfalten, bezeichnet er dabei wiederholt als Zirkulation.

Wenn diese beiden Foucault'schen Bedeutungen des Zirkulationsbegriffes zusammengenommen werden, d.h. die durch verräumlichte Instanzen der Macht gesteuerte Bewegung von Körpern und Dingen mit der Verbreitung von Aussagen und Diskursen verschränkt wird, so eröffnet das einen interessanten Blickwinkel auf die räumlichen Ordnungen im Museum und ihrer narrativen Dimension. Dies hilft dabei, herauszuarbeiten, was hier parallel zur Bewegung der Körper der Besucher*innen im Raum noch zirkuliert. So ist meine Bewegung durch den Ausstellungsraum eine, die exakt der Struktur des Narrativs folgt. Mein sequenzielles Abarbeiten der Docks, mein Flow durch die verschiedenen Abschnitte der Ausstellung entspricht der chronologisch-linearen Erzählweise, in welcher sich eine Geschichte Antwerpens als Drehscheibe des Überseehandels entfaltet. Die räumliche Ordnung deckt sich mit der narrativen oder auch diskursiven Ordnung, innerhalb derer die Kuratoren ihre Storyline entwerfen. Die Zirkulation meines Körpers aktiviert die Zirkulation von Aussagen und Diskursen, von einer bestimmten Wissensformation, die sich über die Erfahrung der körperlichen Situiertheit im und die Bewegung durch den Raum in mich einschreibt.

Diese diskursive Ordnung, diese Wissensformation – und damit ist ein Bogen geschlagen zurück zum politökonomischen Gehalt eines logistiktheoretischen Zirkulationsbegriffs – bezieht sich wiederum auf eine bestimmte Diskursivierung von

Logistik, auf eine im Ausstellungsdispositiv materialisierte Vorstellung davon, was Logistik ist. Wie oben bereits ausgeführt wurde, ist das Narrativ der Ausstellung eine Chronologie der Vernetzung, eine Aneinanderreihung von Momentaufnahmen des Antwerpener Hafens als Knotenpunkt von Handelswegen und der damit einhergehenden Effekte. Dies ist aus logistikkritischer Sicht insofern zu problematisieren, als hier Handel – und die ihm zugrunde liegenden Technologien – implizit als Motor des Fortschritts gerahmt werden. Die sich verdichtenden Handelsnetze und der immer weiter optimierte Warentransport erscheinen als die Triebkräfte einer Entwicklung, die Antwerpen nicht nur ökonomisch, sondern auch kulturell bereichert. So ist etwa das Wachstum und die Modernisierung des Hafens ein wichtiges Motiv, das sowohl in Objekten – etwa in Form von Karten oder Werkzeugen des Warenumschlages – als auch in den entsprechenden Wandtexten in fast allen Docks aufgerufen wird. Gleichzeitig wird in den Vordergrund gestellt, wie die durch den immer moderner werdenden Hafen umgeschlagenen und auf immer weiter reichenden Handelswegen nach Antwerpen gelangenden Waren zur Bereicherung des städtischen Lebens beitrugen. Die im Ausstellungsraum generierte Erzählung, so wird hier deutlich, ist situiert inmitten des Spannungsfeldes von Nostalgie, Technologiebegeisterung und Kritik, das bereits in Kapitel 4 anhand des Hafenmuseums beschrieben wurde und dem Logistik und Seehandel als ambivalente Gegenstände grundsätzlich ausgesetzt sind.

Dabei ist eine deutliche Diskrepanz zu beobachten zwischen dem kritischen Anspruch, der von den Kuratoren im Interview sowie auch in den Texten der Ausstellung formuliert ist, und der Art und Weise, wie das Narrativ im Raum der Ausstellung materialisiert wird. So wird im oben zitierten Einführungstext auf das Ungleichgewicht der durch die logistischen Verbindungen etablierten Kontakte und Beziehungen hingewiesen bzw. zumindest die Frage danach aufgeworfen: »Did trade take place on an equal footing? What about colonial exploitation? Seagoing ships brought wealth to Antwerp. What traces did this leave behind elsewhere?« Auch der Kurator Vincent Boele erörtert im Interview, dass *Freight* sich um eine kritische, differenzierte Sicht auf das Thema des maritimen Handels bemühte, und stellt insbesondere die Unterschiede zu der Vorgängerausstellung »World Harbor« heraus:

We wanted to tell a more inclusive story. [This] meant that it wasn't only about the success of Antwerp and the harbor, but also about the black pages of history. [...] We didn't want to tell only a positive story about the wealth of Antwerp, but also the side stories about the fact that in the 16th century, for instance, [...] Europeans robbed the gold and silver from South America, which also brought a lot of wealth in Western Europe. Those were aspects that were not enlightened in the previous exhibition, and we very strongly believed that we should tell them as well. (Vincent Boele, Interview am 14.01.2022)

Dieser Anspruch findet sich auch in den Ausstellungstexten, vor allem dann, wenn es um Epochen formaler Kolonialherrschaft geht. Dies betrifft etwa das Dock zur belgisch-kongolischen Kolonialgeschichte, welches die Überschrift »Exploitation and Violence« trägt (siehe Kap. 5.2 und 5.3), oder dasjenige mit dem Titel »Luxury Goods from Overseas and the Slave Trade«, welches sich der Zeit des 16. Jahrhunderts widmet. Letzteres wird etwa mit einem Text eingeleitet, der einen klaren Zusammenhang herstellt zwischen dem ökonomischen Wohlstand Antwerpens, seiner wachsenden Bedeutung als logistischer Knotenpunkt sowie den Ausbeutungsverhältnissen in den spanischen und portugiesischen Kolonien, auf denen die im Antwerpener Hafen umgeschlagenen Waren fußen. So heißt es in dem Text:

The new products were often the result of pillage and slavery. Antwerp harvested the fruits of this trade. Those who were rich could afford to buy luxury products from overseas, such as precious pigments, gold, silver, diamonds, porcelain and elephant ivory.

Die ausgestellten Exponate hingegen bestehen im Wesentlichen aus eben diesen Luxusgütern. Ein Kabinettschrank aus Tropenholz ist dort zu sehen, ebenso chinesisches Porzellan, goldene Artefakte aus den präkolumbianischen Amerikas und ein Kruzifix aus Elfenbein. In den Objektbeschriftungen finden sich zwar teils Hinweise auf deren Herkunft und die darin implizierten Gewaltzusammenhänge. Dennoch bleibt der sinnliche Gesamteindruck des Displays einer, der von überbordendem Reichtum, von kostbaren Materialien und bunten Farben bestimmt ist.

Es scheint eine gewisse Autonomie desjenigen Narrativs, das auf der räumlich-materiellen Ebene zirkuliert, gegenüber dem Diskurs der Kuratoren zu bestehen. Während letzterer die gewaltvolle Dimension der Geschichte Antwerpens als Handelsstützpunkt zumindest auf sprachlicher Ebene reflektiert, dominiert in ersterem das Motiv der »Kontaktgeschichte«, wie der Ansatz der Ausstellung in einem Konzeptpapier bezeichnet ist. Der Flow durch den Raum, von Dock zu Dock, entlang von immer neuen Schiffstypen, dichter werdenden Handelsnetzen und sich verändernden Warenbeständen lässt kaum Raum für die Brüche und Reibungen, die einer logistiktheoretischen und auch in den Äußerungen der Kuratoren angelegten Kritik wesentlich sind. Zu glatt scheint die Bewegung, die die räumliche Anordnung mich auf meinem Weg durch die Ausstellung vollziehen lässt, zu ungebrochen die Abfolge der historischen Momentaufnahmen, der sich stetig verbessernden Schiffstypen und der sich verdichtenden Beziehungsnetze, der wachsenden Vielfalt der kostbaren Handelsgüter.

Faltungen im Raum

Gleichzeitig ist die räumliche Ordnung nicht so simpel, wie sie auf den ersten Blick scheint. Der museale Raum existiert nicht isoliert, sondern nur in Abhängigkeit von anderen Räumen auf verschiedenen Ebenen. Die Betrachtung der räumlichen Anordnungen im Inneren der Ausstellung bildet daher nur einen Ausschnitt des Problems ab. So ist die Ausstellung *Freight* nur ein kleiner Teil des Museumsgebäudes neben den anderen Ausstellungsräumen, dem Boulevard, dem Museumsshop, dem Restaurant, den Toiletten usw. Das Gebäude wiederum ist integriert in ein städtebauliches Ensemble, fügt sich ein in seine architektonische Nachbarschaft und den sozialräumlichen Kontext der Stadt. Was an dieser Stelle aber vor allem interessiert, sind die Bezüge, die den Raum der Ausstellung auf materieller, symbolischer und ästhetisch-affektiver Ebene mit seinem Außen verbinden.

Wie der Philosoph Krzysztof Pomian (1988) schreibt, ist die Etablierung raumzeitlicher Bezüge eine konstitutionelle Eigenschaft musealer Ausstellungen und ihrer Objekte. Letztere bezeichnet er als »Semiophoren«, als »Gegenstände, die das Unsichtbare repräsentieren« (ebd., S. 54). Das Unsichtbare ist für ihn wiederum das,

was sehr weit im Raum entfernt ist: jenseits des Horizonts; aber auch, was sehr hoch oder tief ist. Doch unsichtbar ist ebenfalls, was sehr weit in der Zeit entfernt ist: in der Vergangenheit oder der Zukunft; außerdem was jenseits jedes physischen Raumes oder jeder räumlichen Ausdehnung liegt oder sich in einem Raum mit einer ganz eigenen Struktur befindet. (ebd., S. 43)

Semiophoren in diesem Sinne schaffen also Verbindungen zu Abwesendem, ziehen Linien aus dem Raum des Museums – sei es das Sammlungsdepot oder die Ausstellung, in der die Objekte präsentiert werden – zu zeitlich und räumlich entfernten Orten. Dies ist auch das, was die einzelnen Docks und die in ihnen präsentierten Exponate leisten. Sie brechen die stringente Ordnung des Raumes auf, stellen Verbindungen her zu anderen aus der Perspektive des Museumsraumes unsichtbaren Räumen und Zeiten und ermöglichen es, dass der streng geordnete Fluss der Bewegung, die Zirkulation der Besucher*innen, aus dem Container des Museums ausbricht. Was, wie Pomian schreibt, grundsätzlich *alle* musealen Objekte tun, potenziert sich in einer Ausstellung wie *Freight*, deren Gegenstand die Etablierung von Relationen durch den Transport von Dingen ist, um ein Vielfaches.

Es scheint also geboten, die Zusammenhänge von räumlicher Konfiguration und ihrer narrativen und diskursiven Potenz zu verkomplizieren. Ihre Betrachtung muss über die Frage der bloßen »legibility« (Tzortzi, 2015, S. 86) der linearen Chronologie hinausreichen. Einen Ansatz für eine solche Verkomplizierung bietet der Kulturgeograf Kevin Hetherington (1997) an. Er schreibt:

There are spaces constituted by fixed geometrical shapes, Euclidian spaces; there are discursive spaces that overlay these geometrical spaces, spaces that have some form of argument or narrativity. And there are also folded spaces, rhizomic and uncertain in their assemblage. (ebd., S. 200)

Er schlägt damit eine Interpretation des musealen Raumes vor, die über das bloße Dekodieren eines verräumlichten Narrativs und dessen inhaltlicher Kritik hinausgeht. In der deutlich durch das Vokabular Gilles Deleuzes und Félix Guattaris (1992) geprägten Formulierung des gefalteten Raumes liegt eine tiefergehende Verkomplizierung. Sie lenkt die Aufmerksamkeit auf die komplexen Assoziationen durch Zeit und Raum, die entscheidend sind für eine logistiktheoretisch informierte, relationale Perspektivierung. Dass Hetherington diese Perspektive nicht etwa anhand eines architektonisch besonders elaborierten Museumsbaus oder eines experimentellen kuratorischen Konzeptes der zeitgenössischen Kunst, sondern am Beispiel eines Keramikmuseums im britischen Stoke-on-Trent entwickelt, macht sie für die hier im Mittelpunkt stehenden Museen umso produktiver. So wie das MAS in seiner sequenziellen Raumdramaturgie die Entwicklung des Seehandels von und nach Antwerpen präsentiert, stellt das von Hetherington beschriebene Museum die Entwicklung der Keramikherstellung in der Region dar. Besucher*innen durchlaufen dort seriell angeordnete Displays, in denen Keramikerzeugnisse verschiedener Jahrhunderte zu einer linearen Chronologie aufgereiht sind. Die Herstellungstechniken werden immer ausgereifter, die Motive feiner, der Industrialisierungsgrad höher. Auf den ersten Blick suggerieren also sowohl der euklidisch-geometrische Raum der seriellen Gallerien als auch der darin angelegte narrative Raum ein vergleichsweise simples Evolutionsnarrativ, eine stetig fortschreitende Entwicklung der Keramikherstellung.

Gleichzeitig verweisen die Displays aber auf eine Vielheit von Räumen und Zeiten, wie Hetherington am Beispiel eines besonders prominenten Exponats, eines im populären Diskurs »Ozzy, the Owl« getauften Trinkgefäßes in Gestalt einer Eule zeigt. Dieses kuriose Objekt verweise auf ein vielgestaltiges Netzwerk von Akteur*innen, Räumen und Zeiten, die zu seiner Platzierung im zentralen Display der Ausstellung führten: seine Herstellung im England des 17. Jahrhunderts, die Zufälle, die zu seinem Erhalt bis ins 20. Jahrhundert führten, sein Erwerb durch eine englische Familie auf einem Trödelmarkt, seine Entdeckung im Fernsehformat »Antique Roadshow« und sein anschließender Verkauf an das Museum bei einer Kunstauktion sowie eine Reihe höchst kontingenter Abläufe innerhalb des Museums bei der Bestückung der Ausstellungsvitrinen – all das ist in seiner Materialität, seiner Präsenz im Ausstellungsraum angelegt und verkompliziert das Bild eines rein euklidischen oder narrativen Raumes. Vielmehr, so Hetheringtons Argument, werfen Ozzy und alle anderen Objekte der Ausstellung Falten in dem auf den ersten Blick glatten Raum der Ausstellung auf, unterbrechen den Fluss des evolutionären Narrativs.

»The space of the gallery is full of folds«, schreibt er. »It is not a flat space but like a crumpled piece of paper, a »scrumpled geography« [...] that has no distinct direction or centre. The space is what Deleuze and Guattari would call a rhizome.« (Hetherington, 1997, S. 214)

Was sind die Falten, die im scheinbar streng linearen Raum des MAS aufgeworfen werden? Ist auch dieser ein Rhizom, eine durch das »Prinzip der Konnexion und der Heterogenität« gekennzeichnete »Mannigfaltigkeit«, die sich hierarchischen Ordnungsprinzipien entzieht und stattdessen auf flüchtigen und vieldimensionalen Assoziationen beruht (Deleuze & Guattari, 1992, S. 16f)? Eine durch diese Logik bestimmte Form der Räumlichkeit, der Bewegung durch den Raum und der Beziehung zwischen Subjekt und Narrativ sowie musealen Exponaten läuft der von Tony Bennett (1995, S. 186) beschriebenen Praxis des »organized walking« und auch den von Tzortzi (2015, S. 89) systematisierten »circulation patterns« entgegen. Während diese in erster Linie auf die planvolle Anordnung von Objekten in einem geometrisch vermessenen Raum und die Steuerung von Bewegung entlang vorab mehr oder weniger definierter Achsen abzielt, reicht die rhizomatische Qualität eines musealen Raumes weiter. Es gibt »in einem Rhizom keine Punkte oder Positionen«, schreiben Deleuze und Guattari, »[es] gibt nur Linien« (1992, S. 18). Interessanter als einzelne räumliche Elemente und ihre Verortung innerhalb des euklidischen Raumes sind Fluchtlinien und Assoziationen, die durch diese etabliert werden und aus dem physischen Container des Museums herausreichen, die die Zirkulation von Aussagen und Diskursen über das materiell vorhandene hinaustragen. Für einen logistischen Blick auf den Museumsraum ist eine solche Lesart eine ungleich produktivere als eine, die sich allein auf die augenscheinliche Linearität seiner Gestaltung und die darin angelegte Erzählung fokussiert. An die Stelle des reinen Dekodierens des szenografischen Schemas tritt die Frage, welche Momente der Öffnung trotz dieser augenscheinlichen Stringenz im Raum angelegt sind, welche Linien und Assoziationen aus der Struktur der Docks hinausreichen. Es geht um seine Potenziale und Virtualitäten, um das im Raum angelegte, das sich, mit oder gegen die intentional geplante Aufteilung des Raumes, in der sensorischen Erfahrung aktiviert (Massumi, 2002, S. 98). Hier lässt die affektive Ebene des Sensorischen den Raum zu einem anderen werden, lässt ihn in Ordnungen eintreten, die weit über die kuratorische und architektonisch-gestalterische Intentionalität hinausreichen.

Dabei muss bedacht werden: Anders als etwa in den von Bennett beschriebenen naturhistorischen Museen ist die Evolutionsgeschichte, die im MAS erzählt wird, keine, die auf die Genese einer bestimmten Entität abzielt, etwa einer Pflanzenspezies, eines künstlerischen Stils oder gar des Menschen an sich. Solche universalistischen Evolutionserzählungen sind, wie auch Bennet (1995, S. 77) richtigerweise anmerkt, in der Regel mindestens implizit rassistisch und eurozentristisch konnotiert und aus gutem Grund in zeitgenössischen Museen nur noch selten zu finden. Vielmehr

ist der Gegenstand des MAS, derjenige also, dessen Genese in der Entwicklung von Transporttechnologien und sich verdichtenden Handelsnetzen dargestellt wird, die Relationalität logistischer Verbindungen: die gegenseitige Verbundenheit und Abhängigkeit und die Ko-Konstitution von Orten und Subjekten, die durch logistische Ströme vermittelt und operationalisiert wird. Dabei spielen einzelne konkrete Gegenstände und die in ihnen materialisierten historischen Zusammenhänge zwar eine zentrale Rolle. Am deutlichsten zeigt sich das in den Schiffsmodellen, die für sich genommen eine Evolutionsgeschichte maritimer Transporttechnologie erzählen. Jedoch geht es dabei nicht primär um das Schiff als für sich stehende technologische Schaffensleistung, sondern als funktionaler Aktant in einem Netz der Relationen. Es geht nicht um eine diskrete Entität, sondern um ihre Beziehungen zu anderen Entitäten, um ihre relationale Einbindung. Nicht um die Stadt selbst, sondern um die Prägung der Stadt durch andere Orte. Nicht um Handel als sich selbst begründende Leistung, sondern als Mittler zur Etablierung von kultureller, politischer und sozialer Transformation und Interdependenz. Die Ausstellung schafft also die paradoxe Situation, einen nicht-linearen Gegenstand, der auf eine vieldimensionale, relationale, rhizomatische Anordnung von Orten, Akteuren und Diskursen verweist, in eine lineare Zeitlichkeit zu überführen und einem geradezu autoritären »spatial pattern« (Tzortzi, 2015, S. 86) zu unterwerfen.

Wie Kevin Hetherington schreibt, ist diese Form der Reduktion eine elementare Funktion von Museen. »Museums have always been heterogeneous classifying machines that aim to perform homogeneity«, schreibt er (1997, S. 215). Als solche dämmten sie Heterogenität und Komplexität ein, nicht nur indem sie die Objekte ihrer Sammlungen und Ausstellungen nach bestimmten Kriterien auswählten oder ablehnten und sie nach selektiven Eigenschaften (Material, geografische Herkunft, Alter) sortierten, sondern auch durch eine gezielte »distribution of effects in space«, sprich: durch die logistische Ordnung innerhalb des Raumes (ebd.).

Dabei, so wird im MAS offenbar, gibt es aber noch eine andere Logistik des musealen Raumes, die dessen Planung und architektonische Gestaltung unterläuft. Es bleiben latente Effekte bestehen, die weiter reichen und tiefer gehen, als es die planvolle Sequenz der Docks vermuten lässt. Diese Effekte, so kann im Anschluss an die in Kapitel 3 vorgenommene Bestimmung von Logistik als Technologie der Verbindung und Assoziation behauptet werden, liegen im Thema der Ausstellung selbst begründet. So verlaufen die Bezugnahmen, die hier auf globalräumlicher Ebene etabliert werden, parallel zu den logistischen Lieferketten, die den Gegenstand der Ausstellung bilden. Sie führen in den Kongo zur Zeit der belgischen Kolonisierung, ins Indien des 17. Jahrhunderts, ins Baltikum zur Zeit der Hanse oder in die spanischen und portugiesischen Kolonien in Lateinamerika. Sie bewegen sich entlang der durch technische Weiterentwicklungen von Schiffsantrieben und Infrastrukturen immer weitläufigeren Handelsnetze, gehen dabei von dem Museum in Antwerpen aus und kehren dahin zurück, wobei sie Zeiträume von vielen hunderten Jahren und Distan-

zen von zehntausenden Kilometern durchqueren. Im Raum des Museums, so wird hier deutlich, sind Virtualitäten angelegt, die die planvolle Anordnung des kuratorischen Konzeptes durchkreuzen. Auch wenn seine äußere Form zunächst linear, reduktionistisch, fast autoritär erscheint, liegt in ihm doch eine Öffnung in Richtung *anderer* Erzählungen, anderer Formen der Affizierung, die das an der Oberfläche liegende Narrativ durchkreuzen. Dies trägt an entscheidender Stelle zum Potenzial des Logistischen Museums im Sinne einer Infrastruktur der Kritik bei. Es hält Bedingungen für eine Vielzahl von Perspektivierungen bereit, für eine Sicht auf die Komplexität des globalen Handels, die sich nicht einhegen lässt von materiellen Fixierungen und reduktionistischen Narrativen. Die virtuell vorhandene Autonomie gegenüber der Homogenisierung des Museums ergibt sich genuin aus dem Gegenstand selbst, aus dem Thema der Logistik. So macht- und planvoll diese einerseits erscheint, so trägt sie andererseits immer auch die Möglichkeit *anderer* Logistiken, anderer Formen der Assoziation und Bezugnahme in sich.

5.2 Logistische Objekte

Um die bis hierher entfalteten Überlegungen weiter auszudifferenzieren, muss ein genauerer Blick darauf gerichtet werden, was *in* den räumlichen Abteilen der Ausstellung geschieht. Dies meint einen Blick auf die Displays der Ausstellung, auf die gezeigten materiellen Exponate, auf Schiffsmodelle, Waren und Globen. Die erkenntnisleitende Frage dabei ist, wie diese innerhalb der Ausstellungsdisplays miteinander und mit mir als Subjekt (*in*) der Ausstellung in Beziehung treten und welche Imaginationen und Erzählungen von logistischer Relationalität auf diese Weise evoziert werden.

Um das kritische Potenzial einer logistischen Museumspraxis zu adressieren, d.h. herauszuarbeiten, inwieweit die dem Gegenstand der Logistik inhärente Gewalt in der Ausstellung problematisiert wird, fokussiere ich mich nun auf einen Ausstellungsteil, in dem dieser Zusammenhang besonders offenbar ist. Es handelt sich dabei um denjenigen Abschnitt, im Vokabular der Ausstellungsmacher: um dasjenige Dock, in welchem die Zeit der belgischen Kolonisierung des Kongos und der Transport kolonialer Güter in den Hafen von Antwerpen thematisiert werden. Ich werde untersuchen, wie die hier gezeigten Exponate in ihrem Nebeneinander verschiedene Dimensionen der kolonialen Logistik adressieren und repräsentieren. Dies tue ich im Dialog mit logistiktheoretischer Literatur sowie mit Texten zur Geschichte der Kolonisierung des Kongos, mit denen das in der Ausstellung Gezeigte kontextualisiert und teils ergänzt wird. Im Anschluss an Positionen aus der materialistischen Raumtheorie werde ich abschließend Resonanzen herausarbeiten zwischen einer Logistik des Musealen, also den räumlichen (Objekt-)Anordnungen, und der darin angelegten Musealisierung von Logistik, also der Imagination logistischer Relationen und Räume.

Waren

Als ich um die Ecke der Stellwand biege, die das sechste Dock der Ausstellung von dem vorherigen trennt, fällt mein Blick zuerst auf eine Wand aus Schiffsmodellen. Diese füllen fast die gesamte rechte Flanke des Ausstellungsteils aus. Einge sind in großen holzgerahmten Vitrinen auf dem Podest aufgestellt, andere in kleineren Schaukästen in dieses eingelassen (Abb. 3). Ich drehe mich um etwa 90 Grad und werfe einen Rundumblick auf die anderen Seiten des Docks. Mein Blick streift den ebenfalls schon vertrauten Globus in der hinteren Ecke und eine Leinwand mit den verschwommenen Bewegungen einer Videoprojektion, die wie in den vorherigen Ausstellungsabteilen an der Außenwand angebracht ist. Außerdem sehe ich eine große vertikale Vitrine mit einem zu Fächern angeordneten Ensemble von Speeren und Schilden, eine andere mit metallenen Töpfen und anderen Alltagsgegenständen. All dem schenke ich jedoch vorerst keine Beachtung, sondern widme mich zu-

erst dem Display, das mir am nächsten steht, unter einem mit der Überschrift »Exploitation and Violence« versehenen Einführungstext. In einer in das Podest eingelassenen Vitrine knapp über meiner Kniehöhe ist ein Arrangement von mehreren Objekten platziert (Abb. 4). Als einziges für mich auf den ersten Blick identifizierbar sind darin vier Elefantenstoßzähne, die zu einem ungleichmäßigen Stapel aufgetürmt sind, fast so, als seien sie achtlos dorthin geworfen worden. Die Objekte um sie herum scheinen sorgfältiger angeordnet, aber auch mysteriöser: Einmachgläser, gefüllt mit bräunlichen Klumpen und versehen mit vergilbten handbeschrifteten Etiketten, außerdem Bündel und Stapel aus gummiartigen Lappen. Wie ich in der Objektbeschriftung lese, handelt es sich um Proben von Kautschuk und Tabak, erstere aus der Lehrsammlung der Rijkshandelschool, der staatlichen Handelsschule, stammend. Welchen Zweck die Kautschukproben dort erfüllten, wird nicht näher benannt, jedoch werden sie als »products of unlawful practices in the colony« bezeichnet. Es wird klar, worum es in diesem Dock geht: um die Extraktion von Rohstoffen in den belgischen Kolonien.

Ich richte meinen Blick auf und beginne den Einführungstext über der Vitrine zu lesen. Dieser umreißt in groben Zügen die Geschichte der belgischen Kolonien im Kongo.¹ 1885 habe König Leopold II. den Freistaat Kongo installiert und zu seiner persönlichen »cash cow« gemacht, lese ich dort. Millionen von Kongoles*innen seien in der Folge aufgrund von »exploitation, hunger, illness and violence« gestorben. Die Früchte der Gewaltherrschaft hätten auch Antwerpen und sein Hafen geerntet, wird schließlich der Bogen zum Thema der Ausstellung geschlagen:

From 1900, »Congo Boats« regularly docked in the city, bringing colonial goods such as ivory, palm oil and rubber, and also Congolese works of art and utility objects. This was often accompanied by violent conquest and unequal power relations – in military campaigns, Christian missions and scientific expeditions.

1 Die Bezeichnung »Kongo« geht zurück auf das mindestens ab dem 15. Jahrhundert bestehende Bantu-sprachige Königreich gleichen Namens, das Territorien innerhalb der Grenzen der heutigen Staaten Demokratische Republik Kongo, Republik Kongo und Angola umfasste (Gondola, 2002, S. 26). Wenn im Folgenden vom Kongo die Rede ist, so meint dies das Gebiet der heutigen Demokratischen Republik Kongo und ihrer kolonialen Vorläufer, dem Freistaat Kongo und Belgisch-Kongo. Dies geschieht in dem ausdrücklichen Wissen, dass es sich dabei um koloniale Fremdbezeichnungen handelt, die lokale Geschichte überschreiben. Da dies jedoch sowohl der in der Ausstellung als auch im akademischen Kontext etablierten Verwendung entspricht, wird sie aus Gründen der Nachvollziehbarkeit übernommen.

Abbildung 3: Ausstellungsteil »Exploitation and Violence«



Quelle: Eigene Abbildung

Abbildung 4: Vitrine mit Kolonialwaren und Peitsche



Quelle: Eigene Abbildung

Ich wende meinen Blick erneut der Vitrine unter dem Text zu, und erst jetzt fällt mir ein weiteres Objekt auf: ein geflochtener, brauner Strang, an einem Ende etwa daumendick, zum anderen hin verjüngt zu einer wenige Millimeter dünnen Schnur, in regelmäßigen Abständen mit kleinen Knoten versehen. Es handelt sich um eine *Chicotte*, eine Peitsche aus Nilpferdleder. Unscheinbar liegt sie am unteren Rand der Vitrine, leicht gebogen, in etwa parallel zu der Krümmung der direkt darüber liegenden Elefantenstoßzähne. Sie fügt sich ein in das Arrangement der Objekte, fast hätte auch ich sie übersehen. Die *Chicotte*, die in dem kurzen Beschriftungstext als »the symbol of colonial violence« benannt wird, macht an dieser Stelle deutlich, in welchem Kontext die gezeigten Waren – der Kautschuk, der Tabak, das Elfenbein – betrachtet werden müssen, steht gewissermaßen stellvertretend für ein unüberschaubares Archiv der Gewalt. Der Historiker Didier Gondola beschreibt in seinem Buch »The History of Congo« die Extraktion kolonialer Rohstoffe, wie sie vor mir in der Vitrine liegen, als Fortführung des ab dem frühen 19. Jahrhundert schrittweise verbotenen Versklavungshandels:²

Trade in so-called legitimate products (rubber, ivory, palm oil, lumber, peanuts etc.) replaced the old trade in captives. The new trade proved equally devastating to African economies. In many areas, slavery became the dominant mode of production as labor was needed to collect rubber and other products. (Gondola, 2002, S. 46)

Nachdem König Leopold 1884 mit dem »Berlin Act on the Congo« der alleinige Anspruch auf den Kongo zugesprochen wurde, installierte er dort den Freistaat Kongo, den nicht der belgische Staat, sondern Leopold selbst als Privatbesitz verwaltete und über den er alleinige Verfügungsgewalt hatte (ebd., S. 57; Hochschild, 1999, S. 99f). Auf dieser Grundlage intensivierte er ab 1890 die systematische Ausbeutung der natürlichen Ressourcen der Region, allen voran Elfenbein und Kautschuk, aber auch Palmöl, Baumwolle sowie in späteren Jahren Kupfer und andere unterirdische Ressourcen. Er errichtete ein Gewaltregime, das auf systematischer Verstümmelung, Hunger und massenhafter Ermordung der indigenen Bevölkerung beruhte. »Leopold wanted Congo's wealth at all costs, even if it meant reducing the population to virtual slavery«, beschreibt Gondola dieses Vorgehen (2002, S. 18). Die von König Leopold eingerichtete Söldnerarmee »Force Publique« etablierte auf Anordnung der belgischen Kolonialbeamten ein grausames System der Zwangsarbeit. Flächendeckend wurde die Bevölkerung genötigt, den im Wald wachsenden wilden Kau-

2 Dieses Verbot bezog sich nur auf den überseeischen Versklavungshandel. Der Einsatz von versklavten Menschen blieb mindestens bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ein wichtiges und legales Element der kolonialen Akkumulation auf den Plantagen der Neuen Welt (vgl. dazu Williams, 2021; Robinson, 2000, S. 101ff).

tschuk zu ernten, wobei kaum zu erreichende Quoten diktiert und deren Verfehlen mit drakonischen Strafen belegt wurde. Der Historiker Roger Anstey, der Anfang der 1960er Jahre Zeitzeug*innen in der erst kurz zuvor unabhängig gewordenen Demokratischen Republik Kongo interviewte, zitiert die Schilderung eines ehemaligen Kautschukarbeiters:

At the end of the count, if the rubber was bad, out of a village complement of 25 men he [der Kolonialbeamte, MR] might shoot 5, out of 30, perhaps 10; and perhaps 20 out of 50. It was dreadful persecution. [...] I myself saw a man at Likange who had had both his hands cut off. Sometimes they cut them at the wrist, sometimes farther up... with a machete. Also there is a Muboma [...] who has a long scar across the back of his neck. There is another man called Botei at Ihangha with the same sort of scar, where they wounded him maliciously, expecting him to die. They didn't cut his head off, they didn't get to the bone, but expected him to bleed to death. It was sheer cruelty; the State treated us abominably. (zit.n. Anstey, 1971, S. 72)

Roger Casement, ein britischer Geistlicher und zeitgenössischer Kritiker der belgischen Kolonialpraxis, zitiert in seinem 1903 erschienenen »Casement Report« ebenfalls einen Überlebenden:

It used to take ten days to get the twenty baskets of rubber – we were always in the forest and then when we were late we were killed. We had to go further and further into the forest to find the rubber vines, to go without food, and our women had to give up cultivating the fields and gardens. Then we starved. [...] We tried, always going further into the forest, and when we failed and our rubber was short, the soldiers came to our towns and killed us. Many were shot, some had their ears cut off; others were tied up with ropes around their necks and bodies and taken away. (zit.n. ebd., S. 64)

Dies ist nur ein Bruchteil der Zusammenhänge, die in dem nüchternen Nebeneinander von Kautschuk, Tabak und der Lederpeitsche, das ich in der Vitrine vorfinde, virtuell angelegt sind. Auch wenn diese Berichte nicht als unvermittelte Zeugnisse des Geschehenen missinterpretiert werden dürfen (immerhin wurden sie zunächst aus verschiedenen afrikanischen Sprachen ins Englische übersetzt und durch die Verfasser der jeweiligen Berichte geglättet und kontextualisiert, um so in den Überlieferungskanon der Kolonisierung einzugehen), geben sie doch zumindest eine Idee von dem Ausmaß der Gewalt und des Terrors, die mit dem Leopold'schen Regime im Kongo einhergingen. Auch die Übernahme der kolonialen Verwaltung durch den belgischen Staat, die ab 1908 als Reaktion auf zunehmend an die europäische Öffentlichkeit dringende Berichte wie die oben zitierten durchgesetzt wurde, stellte keinen bedeutenden Einschnitt in die kolonialen Gewaltpraktiken dar. »The overri-

ding concern of this policy was that the colony generate profit for the metropolis«, schreibt Gondola (2002, S. 78) dazu, lediglich die formalen Instrumente zur Erreichung dieses Zieles hätten sich verändert. Die Intervention erfolgte demnach weniger aus humanistischer Überzeugung als vielmehr aus Sorge vor internationaler Ächtung oder, in den Worten Gondolas: »out of embarrassment« (ebd., S. 18), sowie vor dem Hintergrund ökonomischer Abwägungen. So waren es nicht zuletzt die enormen Gewinne, die im Kautschuk- und Palmölhandel zu erwarten waren, die die belgische Regierung schließlich zum Handeln bewegten und für die König Leopold großzügig entschädigt wurde (ebd., S. 74).

»Every memorial and museum to atrocity already contains its failure«, schreibt die Literaturwissenschaftlerin Christina Sharpe (2023, S. 38). Das Ausmaß der durch belgische Akteure und Institutionen im Kongo ausgeübten Gewalt, so viel dürfte in diesen kurzen historischen Schlaglichtern deutlich geworden sein, entzieht sich jeder angemessenen Darstellung, ist weder textlich noch in Form von musealen Displays oder anderen Vermittlungsformaten auch nur annähernd repräsentierbar. Wie also umgehen mit diesem Thema, das zentral ist für die Geschichte Belgiens, Zentralafrikas und des Hafens von Antwerpen?

Die Frage des Umgangs mit gewaltvollen kolonialen Zusammenhängen in Museen ist eine, die in den vergangenen Jahrzehnten auf unterschiedlichen Ebenen diskutiert wurde und wird. Sie bewegt sich entlang verschiedener Reibungspunkte, wobei viele davon sich aus den Umständen des Erwerbs von Sammlungsgütern ergeben. Handelt es sich um Raubgut, das entweder unmittelbar durch Plünderung in die Sammlung des Museums gelangte oder das, wenn auch nicht unter unmittelbarer Gewaltanwendung, so doch unter den strukturellen Bedingungen einer kolonialen Machtasymmetrie unrechtmäßig erworben wurde? Dies betrifft vor allem ethnologische Museen, deren Sammlungen in der Regel zu großen Teilen aus den Hochzeiten der Kolonisierung stammen (Rassool, 2022; Schorch, 2020). Andere Debatten kreisen um die Frage, wie in der Art der Präsentation selbst gewaltvolle Narrative, etwa rassistische Stereotype, kolonial geprägte Natur-Kultur-Dichotomien oder patriarchale und paternalistische Weltbilder transportiert werden (Haraway, 1984; Heller, 2023). Und nicht zuletzt sind besonders drastische Fälle zu nennen, in denen menschliche Überreste Teil von Sammlungen sind oder gar in Ausstellungen präsentiert werden und sich so die epistemische Gewalt des Museums mit »literal violence and violation of the body« verschränkt (Legassik & Rassool, 2015, S. 48; vgl. auch Ndikung, 2020).

Die Kolonialität der Vitrine, der ich mich hier im MAS gegenübersehe, ergibt sich jedoch aus keiner dieser drei Problemlagen, zumindest nicht primär. Sie resultiert vielmehr aus der Tatsache, dass es sich bei den gezeigten Objekten um Waren handelt, um Produkte menschlicher Arbeit, welche innerhalb einer kolonialen Situation hergestellt und aus der Kolonie in die Metropole transportiert wurden. Die

Gewalt ist also bereits auf Ebene ihrer Produktion in die Objekte eingeschrieben. Wie die Historikerin Johanna Strunge (2025) ausführt, waren Rohstoffe und Waren wie die hier gezeigten im 19. bis ins 20. Jahrhundert in zahlreichen Kolonialmuseen zu finden, um, komplementär zu der Präsentation ethnografischer Objekte, den Herrschaftsanspruch der Kolonialmacht nicht nur kulturell, sondern auch ökonomisch zu untermauern. Präsentationen, in denen Kolonialwaren in diesem Sinne als »representation of wealth, power and technological superiority« gezeigt wurden, fanden sich demnach u.a. im Kolonialmuseum im niederländischen Haarlem, das seinerzeit als »productenmuseum« (ebd., S. 196) bezeichnet wurde. Ähnliches gilt für das 1899 in Berlin eröffnete Kolonialmuseum, das in zwei zentral platzierten Displays, dem »Import-Raum« und dem »Export-Raum«, die zwischen Metropole und Kolonie zirkulierenden Güter ausstellte (ebd., S. 199).

Was also ist die Funktion, die Kautschuk, Palmöl und Elfenbein in der Ausstellung des MAS erfüllen? Durch die begleitenden Texte sowie ihre Präsentation neben der geflochtenen Peitsche werden sie einerseits explizit in den Kontext einer kolonialen Situation gerückt, werden als Signifikanten der Gewalt lesbar, mit der ihre Erzeugung, oder besser: ihre Extraktion in der Kolonie verbunden ist. Andererseits ergibt sich daraus ein weiteres Problem, das nicht auf die hier im Mittelpunkt stehende koloniale Genealogie der Objekte beschränkt ist, sondern das ein grundsätzliches ist, mit dem sich jeder Versuch der ästhetischen Repräsentation ökonomischer und sozialer Zusammenhänge konfrontiert sieht. Dieses Problem liegt, so der Human-geograf Philip E. Steinberg (2015), in der Tatsache begründet, dass der Ausgangspunkt der Repräsentation oft das Endprodukt der zu repräsentierenden Prozesse, sprich: die Ware als »embodiment of productive labor« ist (ebd., S. 35). Eine solche, auf Marx' Analyse der Warenform gestützte Perspektive ist an dieser Stelle deshalb produktiv, weil sie ein grundsätzliches theoretisches Problem zu formulieren hilft, das über eine Kritik der individuellen musealen und kuratorischen Entscheidung hinausgeht. Es liegt vielmehr in dem begründet, was Marx als den Fetischcharakter der Ware bezeichnet (Marx, 1989, S. 100ff). Verknüpft meint dies: Die kapitalistische Produktionsweise verdeckt die Tatsache, dass Waren Produkte menschlicher Arbeit und sozialer Interaktion sind. Stattdessen erscheinen sie als autonome Dinge mit einem aus sich selbst heraus existierenden Wert, was die tatsächlichen Produktionsverhältnisse und die aufgebrachte Arbeitskraft hinter der Ware unsichtbar werden lässt. Dieser Effekt spielt Steinberg zufolge auch dann eine entscheidende Rolle, wenn kapitalistische Produktionsprozesse zum Gegenstand repräsentativer Praxis gemacht würden, wenn sie also in Film, Foto oder anderen Formen der Darstellung abgebildet werden. So sei eben diese von Marx als »geheimnisvoll« (ebd., S. 101) bezeichnete soziale Gemachtheit der Ware kaum repräsentierbar, werde stets von der scheinbaren Autonomie des Dings, von seiner Materialität, seiner äußeren Erscheinung und Form verdeckt.

Diesen Effekt erlebe ich nun in der Ausstellung, wenn mir die Kautschukbündel, Tabakrollen und Stoßzähne als scheinbar autonome Dinge in der gläsernen Vitrine, auf den ersten Blick losgelöst von ihrem sozialen und ökonomischen Kontext, präsentiert werden. Eine angemessene Darstellung von Waren, die deren Verdinglichung nicht reproduziert, müsste einen Blick auf ihr Inneres, auf die in den Dingen aufgehobene dialektische Beziehung von Arbeit, Kapital und Tauschwert, auf die in ihnen vergegenständlichte abstrakte Arbeit werfen. Wie aber ist das möglich? Was könnte ein Museum wie das MAS tun, um sich mit seinen Mitteln dieser Aufgabe zumindest anzunähern?

Eine mögliche Perspektive für einen Umgang mit diesem Problem liegt, so möchte ich argumentieren, in dem, was ich in dieser Arbeit als logistische Museumspraxis bezeichne, in einer Praxis des musealen Erzählens also, die die ökonomischen und räumlichen Bezüge von Handelswegen und Lieferketten in den Vordergrund stellt, die ein Denken in Relationen zum Leitmotiv macht. So formulieren auch Toscano und Kinkle in ihren Auseinandersetzungen mit der von ihnen sogenannten »art of logistics« das Ziel »to dislocate the fetish of the commodity by bringing to the fore [...] the social relations largely shrouded by the final products, to disclose the violence behind the anodyne surface of exchange« (2015, S. 193).

Ein erster Anhaltspunkt dafür, wie sich diese Problemstellung in eine relationale Ausstellungspraxis übersetzen ließe, findet sich bereits im Nebeneinander der Waren und der Peitsche, vor dem ich noch immer stehe. Indem sie auf diese Weise präsentiert werden, die unscheinbaren braunen Bündel unmittelbar neben dem bei genauerem Hinsehen zweifelsfrei als solchem erkennbaren Werkzeug der Gewalt platziert werden, wird deutlich, wie untrennbar beide miteinander verwoben sind. Die Peitsche wird als Teil des Produktionsprozesses jener Waren lesbar, die im Antwerpener Hafen umgeschlagen und in ganz Europa verarbeitet wurden, auf deren Grundlage Millionenumsätze generiert wurden. Was mich im ersten Moment meiner Betrachtung irritiert, wird hier produktiv gemacht: Indem die Peitsche unterschiedslos zwischen den Waren platziert ist, indem hier kein ästhetischer Bruch produziert wird, sondern die Präsentation auf derselben Ebene verweilt, stellen die Kuratoren eine unmittelbare Relation zwischen den Elementen des Displays her. Sie vermeiden es, die Peitsche zu isolieren, sie aus dem Gesamtensemble herauszulösen oder sie als besonders inszeniertes Artefakt zu auratisieren und damit letztlich erneut zu fetischisieren. Vielmehr wird sie als Teil der kolonialen Normalität präsentiert. Sie zwingt mich als Besucher, die Kautschuk- und Tabakbündel als das zu sehen, was sie sind: als Produkte und materielle Zeugnisse eines Akkumulationsregimes, welches sich zwischen den Kolonien im Kongo und dem Hafen von Antwerpen, in dessen unmittelbarer Nähe ich mich gerade befinde und der das Thema der Ausstellung ist, erstreckt und das untrennbar verwoben ist mit Gewalt, Rassismus und Ausbeutung.

Schiffe

Das potenzielle Denken in logistischen Relationen, das in all dem angelegt ist, setzt sich fort, als ich von der Vitrine aufblicke und mich erneut im Dock umsehe. Ich entscheide mich, nun zu den Objekten zu gehen, die zuallererst meine Aufmerksamkeit geweckt haben: den Schiffsmodellen an der rechten Flanke des Docks. Bei genauerem Hinsehen offenbaren sich die zwei großen Modelle als dampfbetriebene Frachtschiffe, zu erkennen an ihren Schornsteinen und dem an Deck aufgestellten Ladegeschirr. Es handelt sich, so lese ich in der Objektbeschriftung, um zwei der bereits im Einführungstext des Docks erwähnten »Kongo Boote«, die bis in die 1960er Jahre im Linienverkehr zwischen Belgien und der Kolonie Belgisch-Kongo im Einsatz waren. Eines der Modelle zeigt demnach das Paket- und Passagierschiff *Elisabethville*, benannt nach dem kolonialen Namen der heutigen Großstadt Lubumbashi, das andere den Stückgutfrachter *Mayumbe*, benannt nach einer Region an der Mündung des Flusses Kongo. In den Pultvitrinen darunter sind drei deutlich kleinere Modelle zu sehen, es handelt sich ebenfalls um Dampfschiffe, die jedoch nicht wie die großen Modelle mit einer Schiffsschraube am Heck versehen sind, sondern an deren Seiten zwei große Schaufelräder angebracht sind. Diese Schaufelraddampfer, so lese ich im Text, hätten deutlich weniger Tiefgang als solche mit Schiffsschrauben und waren daher in der Lage, das verzweigte Netz der kongolesischen Wasserwege zu befahren. Sie wurden in belgischen Werften gebaut, dann demontiert, als Fracht in die Kolonien verschifft und dort wieder zusammengesetzt. Vor Ort wurden sie vor allem für den Transport von Palmöl von den landeinwärts gelegenen Plantagen zu den Hochseehäfen an der Küste bzw. in entgegengesetzter Richtung für die Versorgung der Plantagen eingesetzt.

Im Kontext des Metanarrativs der Austellilung, der linearen Chronologie der Vernetzung, verweisen diese Schiffsmodelle so zunächst auf eine spezifische Entwicklungsstufe der Schifffahrt. Diese zeichnet sich u.a. durch einen ausgereiften Dampfantrieb und die dadurch erreichte Zuverlässigkeit aus, ohne die der Linienverkehr auf interkontinentalen Routen nicht denkbar wäre. Die Schiffsmodelle bieten an dieser Stelle also Orientierungspunkte, die mich als sehendes und fühlendes Subjekt auf der Timeline, im narrativen Flow des Ausstellungsraumes, verorten. Die Schiffe sind Teil des historischen roten Fadens, des der Ausstellung zugrundeliegenden Leitmotivs, dessen evolutionäre Struktur den Rahmen für die logistische Vernetzungserzählung bildet. Sie tragen zu dem bei, was im vorherigen Kapitel mit Kevin Hetherington (1997) als Homogenisierung von historischer, räumlicher oder materieller Heterogenität beschrieben wurde: So wie die räumliche Struktur der Docks eine Abfolge zwischen aufeinanderfolgenden, in sich abgeschlossenen historischen Konfigurationen herstellt, bieten die Schiffsmodelle Orientierungspunkte innerhalb dieser Abfolge, bilden die Grundlage ihrer Vergleichbarkeit, glätten die Übergänge zwischen ihnen und sorgen dafür, dass die Ausstellungs-

teile als Abschnitte einer zusammenhängenden Gesamterzählung lesbar sind. Die dampfbetriebenen, ihrer Form nach modernen Schiffe, die als Modelle in dem Dock »Exploitation and Violence« zu sehen sind, stehen in deutlichem Kontrast zu den Segelschiffen und frühen Dampfschiffen des vorherigen Docks, veranschaulichen die Differenz der technologischen Entwicklung und verweisen gleichzeitig auf die historische Kontinuität zwischen den beiden narrativen Abschnitten. Zudem ist hinter den beschriebenen allesamt aus den 1910er und 20er Jahren stammenden Modellen noch eine Reihe weiterer Schiffe zu sehen. Es handelt sich dabei um deutlich modernere Motorschiffe, die eigentlich nicht zu diesem, sondern dem darauffolgenden Dock gehören. Dass sie dennoch bereits hier durch die Ausstellungsarchitektur hindurch sichtbar sind, wenn auch nur andeutungsweise, verdeutlicht abermals die chronologische Struktur der Ausstellung. Die Modelle des Docks »Exploitation and Violence« werden so auf der im vorherigen Kapitel beschriebenen Timeline verortet, werden als Punkte innerhalb der evolutionären, homogenisierten Chronologie der Schiffstypen und -antriebe markiert.

Doch die Schiffe tun hier noch etwas anderes: Sie werfen im oben beschrieben Sinne Falten im narrativen Raum der Ausstellung auf (siehe Kap. 5.1). Sie durchkreuzen den Flow der Chronologie und schaffen rhizomatische Assoziationen und Fluchtlinien zu unterschiedlichen raumzeitlichen Konfigurationen. Wie bereits Foucault in seinem breit rezipierten Vortrag »Von anderen Räumen« ausführt, ist das Schiff »für unsere Zivilisation vom 16. Jahrhundert bis heute nicht nur das wichtigste Instrument zur wirtschaftlichen Entwicklung [...], sondern auch das größte Reservoir für die Fantasie« (2005, S. 942). In der Tat eröffnet das Motiv des Schiffes nahezu unendliche (westliche) kulturhistorische und narrative Assoziationsräume, von der biblischen Arche und dem Odysseusmythos hin zu den Imaginationen von Ferne und Fremde, mit denen die Kreuzfahrtriesen der Gegenwart beworben werden. Doch es verweist auch auf Geschichten der Ausbeutung und Gewalt, auf kriegерische Auseinandersetzungen und koloniale Landnahmen, auf die Entmenschlungen der *middle passage* und tödliche Fluchtversuche über das Mittelmeer. Was also tun die Schiffsmodelle an diesem Punkt der Ausstellung? Welchen Effekt haben sie, platziert gegenüber den Produkten der kolonialen Extraktion und den Werkzeugen der Gewalt, die in ihre Produktion eingeschrieben sind?

Wenn Foucault Schiffe als »wichtigste Instrumente zur wirtschaftlichen Entwicklung« (ebd.) bezeichnet, so meint dies auch, sie als logistische Objekte zu verstehen. Sie sind, wie die Anthropologin Johanna Markkula bemerkt, »both flexible infrastructures and means of production for capital circulation and accumulation« (2021, S. 28). Das Schiff ist eine bewegliche und bewegende Entität, die Waren, Kapital und Körper mobilisiert, sie umschließt und von einem Ort zum anderen bringt, dabei Verbindungen schafft zwischen Orten und ein Netz der Wertschöpfung knüpft (Campling & Colás, 2018). In historischer Perspektive resoniert dies mit

dem, was Peter Linebaugh und Marcus Rediker (2008) in ihrem Buch »Die Vielköpfige Hydra« schreiben. Sie bezeichnen das Schiff darin als eine der zentralen Methoden der »Ausbeutung von Arbeitskraft« ab der frühen Neuzeit, die alle anderen kapitalistischen Organisationsformen »in der Zirkulationssphäre miteinander verband« (ebd., S. 170). Es sei somit ein Bindeglied »zwischen den unterschiedlichen Produktionsweisen und [trieb] die Expansion der internationalen kapitalistischen Ökonomie voran« (ebd.). Es ist eine zentrale Komponente des logistischen Kapitalismus, wobei es insbesondere für dessen räumliche Konfiguration von entscheidender Bedeutung ist. Wenn Foucault also sagt, das Schiff fahre bis »in die Kolonien, um das Kostbarste zu holen, was die Gärten dort zu bieten haben«, so ist dies nicht unbedingt ein Beleg für seine Behauptung, das Schiff sei »die Heterotopie *par excellence*« (Foucault, 2005, S. 942, H.i.O.). Es kann vielmehr ebenso als Hinweis darauf gelesen werden, dass das Schiff eine zentrale und sehr materielle Größe der kapitalistischen Gegenwart markiert und historisch mit den logistischen Extraktionsbewegungen der Kolonisierung verwoben ist.

Vor diesem Hintergrund ist es nahezu unmöglich, die in der Ausstellung präsentierten Schiffe als rein technische Objekte zu betrachten, wie es die Logistik des Raumes impliziert (siehe Kap. 5.1.), oder sie als Hinweis auf heterotope Möglichkeitsräume zu lesen, wie Foucaults Text es nahelegt. Auf den hier in Modellform gezeigten Schiffen wurden die Waren transportiert, die nun neben der Peitsche in den Vitrinen liegen. Sie sind das Bindeglied zwischen den Plantagen, den Schauplätzen der gewaltvollen Extraktion, und dem Hafen von Antwerpen, dem Ort der Akkumulation der so erpressten Gewinne. Plötzlich werden die Schiffsmodelle, die mir zunächst nur als Signifikanten einer technologischen Entwicklungsstufe innerhalb der evolutionären Kontaktgeschichte erschienen, zu konstitutiven Elementen einer kolonialen Situation. Sie erweitern den relationalen Blick, der sich im Zwischenraum zwischen Waren und Peitsche ergibt, um eine globalräumliche Perspektive, eine Assoziation über tausende Kilometer hinweg, entlang der Lieferkette des kolonialen Handels, und binden den Blick auf die Ausbeutungspraktiken der belgischen Plantagen zurück an das Thema der Ausstellung, den maritimen Handel. Die Schiffe verweisen so auf entscheidende Momente der kolonialen Logistik, jener »Bewegung der Herrschaft, der Ausbeutung, der Plünderung«, von der Frantz Fanon schreibt, sie reiche »von den Küsten des [kolonisierten] Landes aus unmittelbar bis in die Paläste und Docks des ›Mutterlandes‹« (1978, S. 39).

Die Schiffsmodelle in diesen Kontext zu setzen bzw. andersherum die belgische Kolonialgeschichte als eine unmittelbar mit dem Hafen und den dort angelandeten Schiffen zu erzählen, ist historisch durchaus naheliegend. So schreibt etwa Didier Gondola zur Bedeutung der Flussschifffahrt im Leopold'schen Freistaat Kongo: »Europe was eager to exploit Africa's resources without the hindrance of constructing railways. Navigable rivers presented obvious advantages toward this end. These were Africa's commercial highways.« (2002, S. 57) Flüsse waren demnach die zentra-

len Transportwege der kolonialen Logistik. Auf ihnen waren die hier in Modellform gezeigten Dampfschiffe im Einsatz und transportierten Kautschuk, Palmöl und andere koloniale Rohstoffe aus dem Landesinneren zu den Hochseehäfen der Küste. Dies macht Schiffe insbesondere im Geschäft mit Kautschuk, dessen Gewinnung ohne große infrastrukturelle Investitionen realisiert werden konnte, zu den wichtigsten Produktionsmitteln: »Rubber, unlike minerals, required no capital investment, no fertilizer, no heavy machinery – just a few steamers to transport the wild rubber and, most importantly, labor.« (ebd., S. 66) Dass die Schiffe so viel Raum in dem Ausstellungsdock einnehmen, geradezu in seinem Zentrum stehen, rahmt das Ausstellungsnarrativ abermals als logistisches Narrativ, als »logistical imagination« (Hockenberry et al., 2021). Durch die Präsentation den Waren gegenüber werden die Schiffsmodelle somit als deren logistische Gegenstücke positioniert, als relationale Entitäten innerhalb einer kolonialen Situation, die Bewegung und Verbindung materiell realisieren. Dies schafft die Bedingungen für eine Perspektivierung, die Waren nicht mehr nur als für sich stehende Produkte betrachtet, sondern als relationale, mobile bzw. mobilisierte Entitäten, die zwischen Kolonie und Metropole zirkulieren und in dieser Zirkulation Mehrwert generieren.

Karten

Wie aber kann es gelingen, diesen relationalen Kontext der Schiffe, ihre konstitutive Funktion innerhalb einer kolonialen Situation und einem auf Ausbeutung und Extraktion basierenden Prozess der Wertschöpfung vermittelbar und darstellbar zu machen? Wie kann das Museum in der kritischen Auseinandersetzung mit logistischen Infrastrukturen selbst zur Infrastruktur der Kritik werden? Wie Philip E. Steinberg (2015) anmerkt, sind die einzelnen Elemente des kapitalistischen Produktionsprozesses, deren Endpunkt eine bestimmte Ware ist, durchaus darstellbar. Die Fabrik, das Werkzeug, die Plantage, die Peitsche, das Schiff – all das lässt durch Fotografie, Film, oder wie hier in musealen Kontexten durch die Präsentation historischer Originalobjekte und Modelle abbilden. Dies ändere jedoch nichts an der grundsätzlichen Problematik, sondern verstärke diese unter Umständen noch. Die genannten Darstellungsformen verbergen demnach abermals die gesellschaftliche Dialektik, die im Gezeigten angelegt sei – diesmal nicht mehr in Waren, sondern in den Produktionsmitteln selbst. Steinberg führt dazu aus:

[T]he resulting representation of these capitalist artefacts will inevitably fail to reveal the totality of underlying processes that govern how they are produced, moved and consumed. Indeed, a partial representation, in which an object of capital (or a single, abstracted process [...]) is extracted from its underlying dynamics, can actually serve to *obscure*. (ebd., S. 35, H.i.O.)

Es braucht also eine Art des Umgangs mit den Modellen, die ihre relationale Eigenschaften in den Vordergrund rückt, anstatt sie als technische Objekte zu fetischisieren. Es braucht eine Form der Kartierung im Sinne einer kognitiv-ästhetischen Standortbestimmung innerhalb der logistischen Kapitalkreisläufe (siehe Kap. 4.3), deren Teil die Schiffe sind. Gefragt ist eine Darstellung der »practically-abstract processes and relations«, wie sie auch Alberto Toscano und Jeff Kinkle (2015, S. 24) im Anschluss an Fredric Jameson fordern, eine Vermessung und Übersetzung der komplexen politökonomischen und räumlichen Kontexte, die in die Schiffe eingeschrieben sind und aus diesen heraus gelesen werden können.

Es liegt daher nahe, dass ich mich an dieser Stelle einem weiteren Objekt zuwende, das unmittelbar neben den Schiffsmodellen platziert ist und das eine Kartierung in einem sehr wörtlichen Sinne vornimmt. Es handelt sich um eine der erleuchteten Erdkugeln, die mir bereits aus den vorherigen Docks vertraut sind. Auf dem Globus sind die Kontinente als schwarze Flächen dargestellt, dazwischen hell leuchtend die Wassermassen der Meere (Abb. 5). Diese wiederum werden durchkreuzt von einem Netz roter Linien, das das Mittelmeer überzieht, sich von Antwerpen aus über den atlantischen Ozean erstreckt, in Richtung der nordamerikanischen Ostküste verzweigt, nach Mittel- und Südamerika und, an dieser Stelle entscheidend, an die Westküste des afrikanischen Kontinentes, genauer: die kongolesischen Hafenstädte Boma und Matadi. »Trade routes of Compagnie Maritime Belge«, lese ich auf einem daneben montierten Schild. Mit einem Blick erhalte ich hier einen Eindruck von der Dichte der Handels- und Transportrouten, die von der genannten Antwerpener Reederei bedient wurden. Der Globus expliziert auf grafische Weise die räumliche Relationalität, die auch in den Objekten und Texten angelegt ist, und fügt dem Ausstellungsarrangement ein Moment der Mobilität hinzu. Dies waren die Wege, so wird hier deutlich, auf denen die in Modellform präsentierten Schiffe verkehrten und auf denen sie die in der Vitrine platzierten Waren transportierten.

Diese räumlichen Relationen zu vermitteln ist entscheidend für das Projekt einer logistischen Museumspraxis. Wie in Kapitel 3 ausführlich dargelegt wurde, wird in einer logistiktheoretischen Analyse der Transport, d.h. die Mobilität von Waren, Kapital, Arbeit und Informationen innerhalb eines räumlichen Netzes der Zirkulation, als entscheidender Faktor der Wertschöpfung theoretisiert. Entsprechend gilt es, dies auch im Ausstellungskontext darstellbar und erfahrbar zu machen und so die bereits in den Schiffsmodellen angelegte relationale Perspektive weiter auszuarbeiten. Für das oben eingeführte Problem der Repräsentierbarkeit solcher Prozesse bringt das indes eine entscheidende Verkomplizierung mit sich: »Specific challenges emerge when capital takes the form of ›cargo‹ – goods that are loaded for bulk movement, as on a ship«, schreibt auch Steinberg (2015, S. 35).

Abbildung 5: Globus im Dock »Exploitation and Violence«



Quelle: Eigene Abbildung

Dies ist die Problemstellung, mit der eine logistische Museumspraxis sich an dieser Stelle konfrontiert sieht. Sie macht weder die Waren noch die Schiffe selbst, sondern die Frage des Transports und den damit in Zusammenhang stehenden Operationen der Verschiffung und des Umschlags zum Ausgangspunkt der Erzählung. Sie fokussiert nicht auf das Endprodukt des Produktionsprozesses, auch nicht auf den Ort der Produktion oder die Technologie des Transports, sondern stellt dessen geografische Relationalität in den Vordergrund, die auf der Zirkulation zwischen verschiedenen Orten der Produktion und der darin realisierten Wertgenerierung beruht. Dies ist im didaktischen Objekt des Globus angelegt, der, fast wie eine Leseanweisung, die Schiffe und Waren in einem globalen Netzwerk der Transportrouten und Knotenpunkte verortet. Für die Frage der Repräsentierbarkeit kapitalistischer Relationalität ist die Einführung einer solchen globalrelationalen Dimension eine essenzielle Voraussetzung. Indem nachvollzogen wird, wie sich etwas bewegt, zu welchen Orten es in Relation steht, welche Wege es hinter sich hat, wird es möglich, durch die opake Oberfläche der Ware hindurch einen Blick auf die dahinterstehenden Zusammenhänge und Beziehungen zu werfen.

Gleichzeitig, so Steinberg, birgt eine solche auf Mobilität fokussierende Perspektive aber weitere, anders gelagerte Problematiken. Sie setzt immer ein Ding, ein Objekt, eine Entität voraus, welche Gegenstand der Bewegung ist:

As a force, mobility always involves the transposition of *something*, and this returns us to the [...] discussion of the problems inherent in representing a thing that is being moved rather than the underlying processes behind its production, consumption and transportation. (ebd., H.i.O.)

Anstatt die Verdinglichung der Ware also zu dekonstruieren und ihre gesellschaftliche Gemachtheit offen zu legen, erschwert der Fokus auf Mobilität und materielle Zirkulation genau das, indem er die Ware als passives und diskretes Objekt der Bewegung, als dasjenige, was bewegt wird und was abgesehen davon keine inhärenten Eigenschaften hat, reproduziert. »As such«, folgert Steinberg, »a representation of a transported commodity as a stable, pre-formed object that retains its essence as it moves across a background of space and time is necessarily partial [...]. The resulting representation is a *fetishised* one that depoliticises political economy« (ebd., S. 35, H.i.O.). Dass Kautschuk, Tabak und Stoßzähne hier indirekt auf einem bestimmten Punkt des schwarz beklebten Globus verortet werden, dass ihr Weg auf einer idealisierten roten Linie nachvollzogen wird, sagt an sich also noch nichts darüber aus, auf welchen Prozessen ihre Existenz und ihre Reise beruht. Es rückt diese sogar tendenziell in den Hintergrund, indem es auf die reine Distanz und Richtung ihrer Reise fokussiert und diese von anderen materiellen Zusammenhängen isoliert. Was an dieser Stelle dominiert, sind die Strecken, die zurückgelegt wurden, die Anzahl der Linien, die Dichte des logistischen Netzes. Was auf diesen Routen bewegt wurde und was an den so verbundenen Orten geschah, ist nicht ersichtlich.

Die von Steinberg kritisierte hegemoniale Vorstellung von Mobilität setzt dabei nicht nur die Existenz eines zu bewegendes Dings an sich voraus, sondern beruht ebenso auf der Vorstellung eines stabilen Raumes voller eindeutig zu bestimmender Lokalitäten, *zwischen* denen dieses Ding zirkuliert:

[M]obility, at least when it is perceived as movement within the framework of Euclidean mathematics, is apprehended by measuring the distance that an object traverses across a stable background of space and time. Our very concept of movement references a world of essential stabilities: the point, the area and the duration are understood as existing ontologically prior to their crossing. (ebd., S. 36)

Das führt zurück zu der in den bisherigen Kapiteln mehrfach aufgeworfenen Frage nach der Verfasstheit des logistischen Raumes, also desjenigen Raumes, in welchem Zirkulation realisiert wird und der seinerseits in dieser Bewegung der Zirkulation erst produziert wird. Im vorherigen Kapitel wurde diese Frage anhand des Ausstellungsraumes von *Freight* behandelt. Dort habe ich herausgearbeitet, wie dieser Raum strukturiert und aufgeteilt ist und wie durch eben diese Aufteilung bestimmte Formen der körperlichen wie diskursiven Zirkulation realisiert werden. Ich habe ei-

ne Analyseperspektive vorgeschlagen, die den Raum jenseits einer rein euklidischen geometrischen Beschreibung greifbar zu machen versucht und die die rhizomatischen Assoziationen herausstellt, die die scheinbar lineare und stringente Ordnung des Raumes durchkreuzen und über sie hinausweisen, die also die Logistik des musealen Raumes ausmachen.

Hier, mit der Anordnung von Waren, Schiffen und Globen im Blick, scheint die Frage nach dem logistischen Raum noch auf einer anderen Ebene auf. Indem mit den einzelnen Ausstellungselementen die bewegten sowie bewegenden Entitäten der Logistik repräsentiert und zudem in einem globalen Kontext situiert werden, wird *der Raum selbst* zum Gegenstand der Ausstellung, verschiebt sich die Perspektive also von der Logistik des musealen Raumes zur Musealisierung von Logistik, genauer: zur Musealisierung des logistischen Raumes. Mit Lefebvre gesprochen sehe ich mich angesichts des Globus einer technokratischen »representation of space« gegenüber, einer räumlichen Fantasie der »scientists, planners, urbanists, technocratic subdividers and social engineers« (Lefebvre, 1991, S. 38). Der hier adressierte logistische Raum ist ein aufs Engste mit sozioökonomischen Produktionsprozessen verwobenes Phänomen, ein auf Zirkulation und Mobilität hin optimierter Raum auf globaler Ebene, bestehend aus Handelsrouten und Knotenpunkten, aus Häfen, Fabriken, Plantagen, Lagerhäusern, Straßen, Schifffahrtswegen. Auf der Ebene der Repräsentation des Raumes werden, wie der Geograf Christian Schmid schreibt, die »Beziehungen zwischen den Objekten und den Menschen« festgelegt, die »sich in die räumlichen Texturen einfügen und diese damit verändern. Diese Texturen [sind] also gewissermaßen Einprägungen oder Abdrücke von wirksamen Kenntnissen und Ideologien.« (2010, S. 219)

Als Teil einer solchen Textur, als Repräsentation einer ideologisch durchwirkten Vorstellung des Raumes der globalen Zirkulation kann auch der in der Ausstellung als didaktisches Medium platzierte Globus betrachtet werden und mit ihm das gesamte Objektensemble im hier diskutierten Ausstellungsabschnitt. Der Globus mit seinen weißen und schwarzen Flächen und den dazwischen gezogenen roten Linien stellt Raum auf eine Weise dar, die den für die kommerzielle Logistik zentralen Paradigmen von Mobilität und Konnektivität entspricht. Dabei bildet er keinerlei geografische Besonderheiten ab, keine ökonomischen oder sozialen Relationen. Die schwarzen und weißen Flächen sind auf ihre rein topologische Position, auf ihre Verortung in einem abstrakten Raum der Koordinaten reduziert. Einerseits sorgt der Globus so dafür, die relationale Qualität von Waren und Schiffen anschaulich zu machen. Er führt vor Augen, dass diese nicht nur für sich als diskrete Entitäten existieren, sondern Verbindung schaffen, Interdependenz herstellen, Zirkulation realisieren bzw. in diese eingebunden sind. Andererseits etabliert er aber auch eine Form der Abstraktion, die einem Durchdringen der *materiellen* Dimension dieses zirkulatorischen Raumes gegenläufig ist.

Wie der Kulturwissenschaftler Alexander Klose schreibt, ist diese Form der Abstraktion ein wesentliches Merkmal der kapitalistischen Logistik selbst:

[Global transit] cares little about local conditions, currents and storms, day and night, or winter and summer; rather, it draws its lines in accordance with its own system time, crisscrossing the globe. It continues a trend that began with the introduction of standard postage and that was taken to the extreme with the electronic shipment of information across global data lines – *it levels space*. It dissolves the topography and geography of the currents and winds, the rising and falling, the favorable and unfavorable environmental conditions, in support of a topology, an analysis of the connections between marketplaces, without consideration of real material circumstances. (2015, S. 34, Herv. MR)

Dass eine Darstellung des Raumes als von idealisierten Linien durchzogene Oberfläche in Form des Globus in der Ausstellung platziert wird, bedeutet also in gewisser Weise eine Reproduktion der räumlichen Logik der Logistik selbst. In geradezu paradigmatischer Weise führt sie die Vorstellung einer durch stabile und mathematisch beschreibbare Koordinaten bestimmten Welt vor Augen. Die schwarzen und weißen Flächen bilden ein Referenzsystem, innerhalb dessen die idealisierten Vektoren der Mobilität grafisch repräsentiert werden. Dabei werden die komplexen Beziehungen logistischer Warenketten auf einfache Linien reduziert, integriert in das Schema der Kartierung, in eine euklidische Abstraktion des Raumes. Dies negiert notwendigerweise einen Großteil ihrer Komplexität. Die dreifarbige Visualisierung auf der Oberfläche der Glaskugel macht keinen Unterschied hinsichtlich der konkreten Form dieser Relationen oder der materiellen und politischen Spezifität der dargestellten Räume. Ob es sich um den Transport von Weizen im Ostseeraum, die Verschiffung von Arbeitskräften über den Atlantik oder die Verbringung der Produkte des belgischen Terrorregimes im Kongo in die ökonomischen Zentren Europas handelt – alles wird auf dieselbe Form gebracht, wird zur geometrisch konstruierten Linie auf der makellosen Oberfläche der Erdkugel, die den Raum der Zirkulation als gegebenes a priori einführt.

Was einerseits als didaktisches Mittel dient, um die Relationalität des gesellschaftlichen Produktionsprozesses der Waren und die prominente Position logistischer Infrastrukturen innerhalb dessen herauszustellen, sorgt also andererseits auf der Ebene der Repräsentation des Raumes für eine erneute Fetischisierung. »The map will hinder the mapping«, schreiben Toscano und Kinkle, »as we come to be captivated by fetishes of scale and precision that smooth over the world's contradictions« (2015, S. 4).

Dieses Problem ist bereits bei Lefebvre beschrieben, der ebenfalls auf eine Fortschreibung verdinglichter Tendenzen in der hegemonialen Imagination des Raumes hinweist:

[I]nstead of uncovering the social relationships [...] that are latent in spaces, instead of concentrating our attention on the production of space and the social relationships inherent to it [...] we fall into the trap of treating space as space ›in itself‹, as space as such. We come to think in terms of spatiality, and so to fetishize space in a way reminiscent of the old fetishism of commodities, where the trap lay in exchange, and the error was to consider ›things‹ in isolation, as ›things in themselves‹. (Lefebvre, 1991, S. 90)

In diesem »spatial fetishism« (Steinberg, 2015, S. 41) gehen entscheidende Aspekte des Produktions- und Zirkulationsprozesses verloren, deren Darstellung und Reflexion zentrales Anliegen einer logistikkritischen Museumspraxis sein müsste. Es wird ein kaum zu überbrückender Bruch deutlich, der sich zwischen dem am Anfang des Docks implizierten Blick auf die gewaltvollen Produktionsbedingungen des kolonialen Rohstoffabbaus einerseits und der nun in den Vordergrund tretenden Abstraktion des Raumes zwischen Kolonie und Metropole andererseits auftut. Die Peitsche, deren Anblick mich noch vor wenigen Minuten an die materielle Gewalt des Planatagensystems erinnert hatte und die meinen Blick auf Kautschukproben und Elefantenstoßzähne bestimmt hat, steht in einem nicht auflösbaren Spannungsverhältnis zu der grafischen Abstraktion eben dieser gewaltvollen Relation.

Dass dies an dieser Stelle geschieht, kann indes als eine fast unausweichliche Konsequenz einer Form der Kartierung betrachtet werden, die allein an Positionen und Verbindungslinien innerhalb eines idealisierten euklidischen Raumes interessiert ist. Schwarze Landmassen, weiße Ozeane, rote Transportrouten – innerhalb eines solchen, als präexistent vorausgesetzten Raumes kann materielle Bewegung ebenso wie soziale und ökonomische Relationalität kaum als etwas anderes dargestellt werden denn als »fleeting activity that occurs between the points where we are located. Mobility can never be cognitively apprehended as an ongoing, unmediated phenomenon« (ebd., S. 36). An dieser Stelle stößt das übergeordnete Narrativ der Kontaktgeschichte an seine Grenzen, ist es als solches doch nur begrenzt in der Lage, die Spezifität verschiedener Begegnungen und Relationen angemessen zu adressieren, solange sie in dem übergeordneten Begriff des Kontakts zusammengefasst sind.

Dabei ist es mehr als eine Randnotiz, dass diese Form der Kartierung historisch eng mit technologischen Entwicklungen im Bereich der Schifffahrt, der logistischen Optimierung von Warenströmen und einer grundsätzlich veränderten Wahrnehmung des Ozeans in der Moderne verwoben ist. So beschreibt Steinberg, wie der Ozean ab dem späten 19. Jahrhundert, ausgelöst u.a. durch die Ausbreitung des transkontinentalen Linienverkehrs, zunehmend als »transportation space« wahrgenommen und beschrieben wurde: »a surface, a space that could not be – and had no need to be – represented, a blue blank that was functional only in its emptiness.« (ebd.: 39, H.i.O.) Diese Konzeption schlage sich nicht zuletzt nieder in ei-

ner spezifischen Form der Darstellung des Ozeans, einer Kartierung, die, im Unterschied zu den Seekarten früherer Jahrhunderte, die Ozeane im Wesentlichen als leere Flächen visualisiert, als »perfect in between space for a world of cargomobilities.« (ebd., S. 39) Es ergibt sich eine direkte Linie von der zunehmenden Standardisierung des Linienverkehrs, die wiederum auf zuverlässigen Antrieben und einem rationalistisch-modernen Zeitregime beruhte, hin zu der Vorstellung des logistischen Raumes als »glatte[m] Raum par excellence« (Deleuze & Guattari, 1992, S. 664), welche im 20. Jahrhundert durch die Einführung des Containers und die in Kapitel 3 beschriebenen Umbrüche der *logistics revolution* ihre volle Macht entfaltet. Die Materialität geografischer Kontexte, aber auch Körperlichkeit, Subjektivität, Affekt – all das spielt in den logistischen Räumen nur in dem Maße eine Rolle, wie es für die Kapitalakkumulation, für die Generierung von Mehrwert konstitutiv ist. Alle Unebenheiten und Faltungen werden planiert, werden in die räumliche und politische Logik der Lieferkette gezwungen oder hier in der Ausstellung in die Form roter Linien auf dem weiß leuchtenden Globus gebracht und so im Raum des Museums reproduziert.

Hier zeigt sich, wie komplex die Anforderungen an eine logistische Museumspraxis sind und wie groß die Gefahr, dass diese in eine Logik der Abstraktion umschlägt, die sie eigentlich zu dekonstruieren sucht. So verweist das idealisierte Netz der Verbindungen, das auf dem Globus repräsentiert ist, auf einen abstrakten Raum, einen, »homogeneous, logistical, optico-geometrical, quantiative space« (Lefebvre, 2009, S. 238), der die gewaltvolle Dimension des logistischen Raumes ausblendet, der Materialität in der abstrakten Repräsentation des Raumes verschwinden lässt. In diesem Sinne reproduziert die Ausstellung in ihrem Versuch, logistische Relationalität darzustellen, wiederum jene räumlichen Logiken und Imaginationen, die der kapitalistischen Logistik eigen und einer logistikkritischen Ausstellungspraxis gegenläufig sind. Dies ist eine Problematik, die einer relationalen Sicht inhärent ist und zu der sich eine logistische Museumspraxis verhalten muss. Diese ist, so wurde oben bereits mit Blick auf das Display der Waren und Schiffsmodelle deutlich, mit einer doppelten Herausforderung konfrontiert: Auf der einen Seite sieht sie sich der opaken Oberfläche der Waren gegenüber, die es im Ausstellungskontext zu dekonstruieren, deren materiellen Unterbau es freizulegen, deren Verdinglichung es zu kritisieren gilt. Indem die Ausstellung einen Weg wählt, der von Fragen der Logistik, spricht: der Mobilität zwischen verschiedenen Orten der Wertschöpfung ausgeht, versucht sie einen Schritt in genau diese Richtung. Sie wählt den Zugang über Schiffsmodelle, über die Infrastrukturen der materiellen Zirkulation und situiert diese mittels des Globus in ihrem globalräumlichen Zusammenhang. Dabei ist es jedoch gerade ein die Mobilität von Waren privilegierender Zugang (sprich: ein logistischer Zugang), der das Problem nicht löst, sondern ein neues aufwirft: das der Unmöglichkeit, die Mobilität von Dingen sowie die dieser Mobilität zugrunde lie-

gende räumliche Relationalität adäquat darzustellen und in ihrer materiellen Dimension ernst zu nehmen.

5.3 Logistische Subjektivierung und museale Whiteness

Die Herausforderungen, die sich einer musealen Repräsentation logistischer Zusammenhänge stellen, sind grundlegend. Die in ihnen angelegte Relationalität birgt immer die Gefahr, dass eine allzu abstrakte, Fluidität und Mobilität überhöhende Form der Darstellung an Raum gewinnt. Dies geht oft einher mit einem Modus des Erzählens, der keinen Ort zu haben, von keinem Standpunkt auszugehen scheint, weder geografisch noch epistemologisch. Diese Frage des Standpunktes, die in der vorherigen raumtheoretischen Betrachtung angelegt ist, impliziert dabei auch die Frage nach dem Subjekt der Erzählung. Was ist der Status von Menschen in dieser Anordnung von unbelebter Materie, von Waren, Infrastrukturen und Transporträumen, und wo sind sie in der Erzählung, wo im Ausstellungsraum zu finden? Diese Fragen markieren einen entscheidenden Resonanzraum zwischen Diskursen der Logistiktheorie und der Museumswissenschaften, die beide in jeweils unterschiedlichen Registern mit dem Verhältnis von Subjekten und Objekten im Raum befasst sind. So kann Logistik in ihrer basalsten Definition als eine Wissenschaft und Praxis des Transports von Dingen, der »circulation of stuff« (Cowen, 2014, S. 1), charakterisiert werden. Die Frage des Subjektes in den dafür entworfenen infrastrukturellen Netzwerken wird vor allem als Problem formuliert, als eine Frage extremer Prekariät und Vulnerabilität, etwa in Analysen logistischer Arbeitsregime (Bonacich & Wilson, 2008; Cowen, 2010; Neilson, 2012) oder in Untersuchungen, die die begrenzten Möglichkeiten von widerständigen Praktiken in und gegen diese Regime ausloten (Bernes, 2015; Cuppini et al., 2015; Toscano, 2011). In gewisser Weise analog dazu ist auch im Museum der Status des Subjektes grundsätzlich prekär, handelt es sich doch, in den Worten Hetheringtons, um einen »space of the object and not the subject« (2011, S. 471).

Im Folgenden werde ich daher die Frage nach dem Subjekt innerhalb der Logistik des Musealen in den Blick nehmen und Perspektiven der Black Studies als ein Relais in Stellung bringen, das die Problematik des Subjektes in der kapitalistischen und kolonialen Logistik mit jener im Museum zusammenzudenken erlaubt. So wird der bisher verwendete Literaturkorpus kritisch ergänzt und der Logistikbegriff in Richtung dessen erweitert, was in Kapitel 3 bereits als »Logistik der Rassifizierung« eingeführt wurde. Ich konzentriere mich dabei erneut auf das Dock »Exploitation and Violence« in der Ausstellung *Freight* im MAS und insbesondere auf diejenigen Elemente, in denen die in der Ausstellung implizierten Subjekte erkennbar sind und die mit entsprechenden Momenten der logistiktheoretischen Literatur in Dialog gesetzt werden können.

Das museale Subjekt

An der Stirnseite des Docks »Exploitation and Violence« hängt eine im Hochformat ausgerichtete Leinwand. Sie ist rund 2,50 Meter hoch, die Unterkante befindet sich in etwa auf meiner Augenhöhe. Auch in den vorherigen Docks waren solche Leinwände montiert, daher ist mir die Form der darauf gezeigten Videos bereits vertraut. Sie alle folgen einem ähnlichen Aufbau: Zu sehen sind Personen, die langsam unterschiedliche Handlungen und Bewegungen ausführen und mit verschiedenen Gegenständen, genauer: mit Waren interagieren. Auf diese Weise werden die Videos im Kontext der zeitlichen Abschnitte situiert, welche in den jeweiligen Docks verhandelt werden, und rückgebunden an die jeweils thematisierten Warenwege und Handelsverbindungen. Auf der Website des Künstlers Koen Broos, der die Arbeit im Auftrag des Museums federführend anfertigte, heißt es dazu, die Videos orientierten sich »lose an den Themen der Ausstellung« und ließen Besucher*innen »in den menschlichen, emotionalen und taktilen Aspekt der beförderten Güter eintauchen« (Broos, 2021, Übers. DeepL).

Wo in der Ausstellung von Holz als wichtigem Handelsgut im Mittelalter die Rede ist, läuft ein Video, in dem ein Schauspieler in bedächtigen Bewegungen Holzbalken zu einer pagodenartigen Konstruktion schichtet. Wo es um kostbare Pigmente als Importgut aus den portugiesischen und spanischen Kolonien geht, graben sich Hände in ein tiefblaues Pulver. Wo der florierende Tabakhandel im 19. Jahrhundert thematisiert wird, werden Tabakblätter an einer gespannten Leine befestigt, als würden sie zum Trocknen aufgehängt. Diese Handlungen erscheinen nicht abgeschlossen, fast endlos. Es ist kein Fortschritt innerhalb der Tätigkeiten ersichtlich, etwa eine Verlagerung von Dingen von einem Ort zum anderen, kein »Wegarbeiten«. Auch ist kaum zu erkennen, wann das Video endet und der Loop von vorne beginnt. Stattdessen steht die Tätigkeit selbst im Mittelpunkt, wird in der endlosen Folge der Bewegungen genau seziert. Die Kamera ist dabei größtenteils statisch, die sehr dünne Schärfeebene liegt weit im Vordergrund des Bildes, während der Großteil der Handlungen weiter hinten in der Unschärfe stattfindet. Nur gelegentlich nähern sich die Performer*innen der Kamera und gewinnen an Kontur, nur um meist in derselben Bewegung aus dem Bild herauszutreten.

Recht schnell hatte ich in den vorherigen Docks das Gefühl, das Prinzip der Videos verstanden zu haben. Ich hatte ihnen nur wenige Sekunden Beachtung geschenkt und mich dann anderen Teilen der jeweiligen Displays zugewandt, hatte statt dem verschwommenen, langsamen Geschehen auf der Leinwand zu folgen lieber Objekte betrachtet und Texte gelesen. Wie ich später erfahre, ist dies ganz im Sinne des Künstlers Koen Broos, der die Videos in Zusammenarbeit mit der Fotografin Linde Raedscheiders, der Kostümbildnerin Joëlle Meerbergen, dem Szenografen Koen Bovee sowie dem Dramaturgen Gerry de Mol entwickelte. So erläutert er im Interview:

We always said, the videos had to be like moving wallpapers. [...] It can't be in your focus all the time, you can't pay attention all the time. [...]. It had to be there, but it had to give some kind of sensual atmosphere to the complete venue. (Koen Broes, Interview am 11.09.2024)

Auf diese Weise hatte auch ich bisher die Videos wahrgenommen, als Hintergrund, vor dem die eigentlich im Fokus stehenden Inhalte der Docks Gestalt annehmen, der grob die behandelten Themen illustriert und keine durchgehende Aufmerksamkeit erfordert.

Hier im Dock »Exploitation and Violence« jedoch ist etwas anders. Das Video unterscheidet sich von den vorherigen, lässt mich länger verweilen. Ich halte inne und betrachte es genauer. Ich sehe einen Mann mit nacktem Oberkörper, er steht vor etwas, was die Bordwand eines hölzernen Schiffes sein könnte. Kurze Zeit später betritt auf Höhe der Oberkante dieser Wand eine zweite Person die Szenerie, zu sehen sind nur ihre Füße. Die erste Person streckt die Hände in die Höhe, die zweite reicht ihr ein Kind, schätzungsweise um die zehn Jahre alt. Der Mann nimmt es vorsichtig entgegen und trägt es an der Kamera vorbei aus dem Bild. Für kurze Zeit ist der Bildausschnitt leer, sind keinerlei Menschen mehr zu sehen vor der hölzernen Wand. Dann tritt der Mann zurück ins Bild, das Kind trägt er nun auf dem Rücken, es hat die Hände um seinen Hals geschlungen und schmiegt sich an ihn. Sie durchqueren das Bild und treten am linken Rand aus dem sichtbaren Bereich heraus. Kurz darauf betritt eine weitere Figur das Bild, der Ablauf wiederholt sich in ähnlicher Weise: Oberhalb der Schiffswand erscheinen Menschen im Bild, die im Vordergrund stehende Person hebt sie herunter, trägt sie aus dem Bild heraus, mal auf dem Rücken, mal über die Schulter geworfen, mal zärtlich vor der Brust (Abb. 6).

Nicht Dinge werden hier von den Performer*innen bewegt, sondern andere Menschen. Angesichts der in diesem Dock platzierten Objekte und Texte, die der Überschrift »Exploitation and Violence« entsprechend explizit die gewaltförmigen Zusammenhänge des kolonialen Handels thematisieren, erscheint mir dies als klare Referenz an den Sklav*innenhandel. Menschen nehmen hier die Position von Waren ein, sind auf eine Stufe gestellt mit Holz, Tabak oder Wolle. Gleichzeitig rufen mehrere Punkte in dem Video spontane Momente der Irritation in mir hervor. So sind die Bewegungen der Performer*innen langsam, bedächtig, geradezu zärtlich. Sie scheinen weit entfernt von der Gewalt und dem Terror der Kolonisierung und Versklavung, an die mich das Gezeigte auf rein denotativer Ebene – Menschen verladen andere Menschen auf ein Schiff – unweigerlich denken lässt. Auch sind es hier, anders als in anderen Videos in den vorherigen Docks, ausnahmslos weiße Körper, die die endlose Abfolge der Bewegungen vollziehen, die in das Innere des stilisierten Schiffes hineingetragen werden.

Abbildung 6: Projektion der Videoarbeit »Carriers« im Ausstellungsteil »Exploitation and Violence«



Quelle: Eigene Abbildung. Video: Koen Broos.

Im Interview mehrere Monate nach meinem Ausstellungsbesuch spreche ich den Künstler Koen Broos auf diese Irritationen an. Er erklärt, für ihn sei dieses Video keinesfalls eines, das ausschließlich Kolonisierung und Versklavung darstelle. Vielmehr ginge es ihm hier um die Darstellung verschiedenster Kontexte, in denen Menschen per Schiff transportiert würden:

For us, it was most interesting to have all the different aspects in that video, which also makes it the most complex one. Because we had slavery, we had the idea of skin, tourism, the normal travel, like when you go somewhere with your family. [...] And the idea was to not make separate choreographies of all the separate ideas, but it flows all the time into each other. So you don't know, is it now slavery, or is it... you know? (Koen Broes, Interview am 11.09.2024)

Das Spiel mit dem Uneindeutigen und der Irritation ist hier beabsichtigt, ist Teil des künstlerischen und didaktischen Konzeptes. Darunter falle, so Broes, auch die in den Bewegungen der Performer*innen angelegte Zärtlichkeit, ebenso wie die Tatsache, dass hier ausnahmslos weiße Körper agieren:

I was convinced not to use Black performers, to not make it too obvious. And maybe that's also why there is no violence. I never thought about violence. And we also never discussed it during the brain stormings. [...] Maybe I thought too much like: OK, we can carry a human, and that was for me already violence. Just carrying is... violent. And I never went further than that in my mind. (ebd.)

Die Irritation, die das Video bei der Betrachtung in mir hervorgerufen hat, wird von den Künstler*innen geteilt, ist Teil des künstlerischen Konzeptes. Das Video ist bewusst offen gehalten, soll in seiner Bedeutung nicht fixiert sein, soll allgemein ein Bild von »humans as cargo« (ebd.) evozieren, ohne Festlegung auf einen bestimmten historischen Kontext. Stehend zwischen Nilpferdpeitsche, Elefantenstoßzähnen und Kongoboote fällt es mir jedoch schwer, diese Offenheit zu akzeptieren. Menschen als Fracht, das scheint vor diesem Hintergrund, als Teil dieses Ausstellungsensembles voller Zeugnisse kolonialer Gewalt, nur eine Lesart anzubieten: Es geht um den Handel mit versklavten Menschen.

Es tut sich also ein Bruch auf zwischen meiner Deutung des Videos, die bedingt ist durch bestimmte vorausgehende Lektüren und Erwartungshaltungen, und der intendierten Offenheit der künstlerischen Arbeit. Welche Effekte hat dieser Moment der Irritation? Und ist er angemessen an dieser Stelle der Ausstellung, an der die Gewalt der Logistik in ihrer explizit kolonialen Dimensionierung so offen zutage tritt wie an keiner anderen? Wie viel Mehrdeutigkeit erlaubt die eindeutige Gewaltförmigkeit der hier im Zentrum stehenden Zusammenhänge, ohne dass diese relativiert wird? »The video has to ask questions« (ebd.), fasst Koen Broos die Aufgabe zusammen, die seiner Installation in der Ausstellung zukommt. Vor dem Video in der Ausstellung stehend schießt mir nun vor allem eine Frage in den Sinn: Wer ist das Subjekt der Ausstellung? Wer ist die aktiv handelnde Instanz innerhalb derjenigen Prozesse, die hier dargestellt werden, und wer kontrolliert ihre Darstellung? Wer bestimmt, was zu sehen ist und was nicht? Und wie ist die Beziehung des Gezeigten und der Zeigenden zu mir, zu dem Betrachter, dem wahrnehmenden Subjekt, dem affizierten Körper im Ausstellungsraum?

Letzteres wurde bereits teilweise in den vorherigen Kapiteln verhandelt. Dort ging es um das Subjekt der Ausstellungserfahrung, um diejenige Instanz, die sich durch den Raum bewegt bzw. die durch ihn bewegt wird, die die Ausstellung wahrnimmt und liest, die in der Bewegung durch den Raum bestimmte Erzählungen und Konzeptionen von Geschichte und globalräumlichen Beziehungen aktiviert, welche wiederum in das Subjekt eingeschrieben werden. Diese Instanz kann als das Sub-

jekt der Logistik des Musealen bezeichnet werden, als der Punkt, auf den der museale Apparat ausgerichtet ist, dessen Erfahrung er strukturiert bzw. der mit diesem ko-konstitutiv ist. Subjektivität wurde dabei in erster Linie als das Ergebnis bestimmter materieller Anordnungen und Diskurse beschrieben, als Produkt eines Dispositivs der Ausstellungserfahrung im Foucault'schen Sinne, eines

entschieden heterogene[n] Ensemble[s], das Diskurse, Institutionen, architektonische Einrichtungen, reglementierende Entscheidungen, Gesetze, administrative Maßnahmen, wissenschaftliche Aussagen, philosophische, moralische oder philanthropische Lehrsätze, kurz: Gesagtes ebenso wie Ungesagtes umfasst. (Foucault, 1978, S. 119f)

Die Prozesse, die sich zwischen und innerhalb dieser Anordnungen, konkret: den Architekturen der Docks, den Objektvitrinen, den Texten der Ausstellung, aber auch den Ausstellungskonzepten, Exponatlisten und kuratorischen Diskussionen entfalten, bringen indes nicht nur die Subjektivitäten der Ausstellungsbesuchenden hervor, sondern positionieren diese auch relational zu einem anderen Subjekt, das sich geisterhaft in dem Gezeigten konstituiert. Es geht um dasjenige Subjekt, welches selbst zum Gegenstand der Darstellung wird, um das *musealisierte Subjekt*. Wo findet dieses seinen Platz in dieser Konstellation von Waren und Schiffen, innerhalb des globalen Raums der Zirkulation, zwischen bewegten und bewegenden Entitäten? Was ist die Position von Menschen in dieser Anordnung unbelebter Materie? Oder besser: Welche spezifischen Subjektivierungsweisen induzieren die Operationsweisen derjenigen Logistik, welche hier dargestellt wird? Wie konstituieren sich diese im Zwischenraum zwischen dem musealen Dispositiv und mir als Betrachter?

Die oben u.a. mit Steinberg (2015) problematisierte Aufgabe, Waren als Produkte menschlicher Arbeit versteh- und darstellbar zu machen, materielle Prozesse der Wertschöpfung nachzuvollziehen und ihre globalräumliche Relationalität und Mobilität – den Komplex der *cargomobilities* also – zu repräsentieren, impliziert unweigerlich die Frage nach dem Standpunkt derjenigen, deren Arbeitskraft hier extrahiert wird, derjenigen, die die Waren produzieren und auf deren Kosten die logistischen Kreisläufe der Zirkulation aufrechterhalten werden. Diese Frage ist umso zentraler an dieser Stelle, an der nicht beliebige Güter und Transportrouten thematisiert werden, sondern an dem die Logistik eines Warenstromes erzählt wird, der untrennbar mit der Gewalt der Kolonisierung, der Unterwerfung der Kolonisierten, ihrer Reduktion auf nackte Arbeitskraft jenseits jeder Menschlichkeit verwoben ist. So betrachtet ist hier das in den Anordnungen der Ausstellung hervorgebrachte Subjekt, das musealisierte Subjekt, gleichzeitig auch das Subjekt der kolonialen Logistik, das kolonisierte Subjekt. So schreibt Frantz Fanon in »Die Verdammten dieser Erde«:

In den Kolonien ist der ökonomische Unterbau zugleich ein Überbau. Die Ursache ist Folge: man ist reich weil weiß, man ist weiß weil reich. Deshalb müssen die marxistischen Analysen immer etwas gedehnt werden, wenn man sich mit dem kolonialen Problem befasst. (1978, S. 31)

In dieser Intervention liegt eine entscheidende Verkomplizierung der im vorherigen Kapitel ausgebreiteten materialistischen Analyse des Ausstellungsdisplays. Sie erlaubt es, die Analyse des Warenfetischs und der darin implizierten Tendenzen der ästhetischen Überformung durch eine andere Form der Auslassung zu ergänzen, die den Aspekt der *Race* in die Analyse einbezieht. So ist es hier nicht allein das arbeitende Subjekt, das zum Verschwinden gebracht wird, sondern dezidiert das rassifizierte, kolonisierte Subjekt, das zum Gegenstand der Ausbeutung wird und das in der Repräsentation verloren geht.

Dies zu berücksichtigen, erscheint umso dringlicher, betrachtet man die Institution des Museums im Lichte ihrer zutiefst kolonialen und rassistischen Genealogie und nimmt man die museale Darstellung dieser Zusammenhänge in ihrer historischen Situiertheit ernst. So ist die Frage nach dem kolonisierten Subjekt, dem Subjekt der Kolonisierung nicht nur entscheidend für die materialistische Betrachtung der hier dargestellten Kontexte, sondern bildet auch einen Nexus zu der Auseinandersetzung mit Museen und ihrer repräsentativen Logistik. Wie Muttenthaler und Wonisch festhalten, schaffen museale Präsentationen per se »ein Subjekt-Objekt-Verhältnis, das dadurch gekennzeichnet ist, dass ein Subjekt Aussagen über einen Gegenstand macht« (2006, S. 39). Dabei ist in dem zur Schau gestellten Objekt immer auch ein Subjekt impliziert, auf das aus der Ausstellung heraus verwiesen wird, seien es der*die Urheber*in eines Kunstwerkes, der*die Nutzer*in eines Alltagsgegenstandes oder die in einem Portrait dargestellte Person – stets verweisen museale Anordnungen auch auf Menschen, die mit dem Gezeigten auf unterschiedlichste Weise in Relation stehen und die durch den musealen Gestus des Zeigens in Form des Objektes erstarrt sind (vgl. Bal, 1999, S. 3f). Hierbei handelt es sich nicht allein um einen unidirektionalen Prozess, in welchem ein starres Objekt in der Ausstellung auf ein lebendiges Subjekt außerhalb verweist, oder andersherum: in welchem ein Subjekt im Objekt – im Rahmen des von der Ausstellung gegebenen Rahmens – gelesen oder freigelegt werden kann. Vielmehr rückt hier ein dynamisches »Dazwischen von Subjekt, Architektur und Objektkonstellation« (Prinz & Schäfer, 2015, S. 288) in den Blick, in welchem sich ein doppelter Charakter von Subjektivierungsprozessen abzeichnet: So ist das musealisierte Subjekt nicht nur ein passives Produkt repräsentativer Anordnungen, das durch diese zwangsläufig verdinglicht und zum Verstummen gebracht wird. Vielmehr liegt hier ein Potenzial für produktive Interventionen in diesen Prozess der Subjektivierung, auf das an späterer Stelle noch zurückzukommen sein wird. Zunächst aber ist die Frage nach den Zusammenhängen von: wer zeigt, was wird gezeigt, wer betrachtet das Gezeigte? insbeson-

dere dann virulent, wenn es um die Darstellung außereuropäischer Kontexte geht, in ethnografischen Museen oder anderen, auf ethnografischen Sammlungen beruhenden Ausstellungsgenres, so auch der Ausstellung *Freight* und insbesondere dem Dock »Exploitation and Violence«. Sie stellt sich vor dem Hintergrund einer über hundert Jahre andauernden Tradition ethnografischer Darstellungs- und Ausstellungspraktiken, in denen aus der hegemonialen Position der europäischen Wissenschaft heraus das als exotisch, primitiv oder zeitlich wie räumlich distanziert markierte »Andere« zur Schau gestellt wurde. Dies gilt auch an der Stelle, an der ein europäisches Museum, dazu noch verortet in der Kolonialmetropole Antwerpen und in der direkten institutionellen Nachfolge von unmittelbar kolonialen Einrichtungen stehend, in einer Objektpräsentation die Geschichte der ehemals Kolonisierten behandelt und unter dem übergeordneten Narrativ der Kontaktgeschichte subsumiert.

Spuren der Kolonisierten

In einem der Fragmente, die Christina Sharpe in ihrem Buch »Ordinary Notes« (2023) versammelt, analysiert sie eine Szene aus der Erzählung »The Heart of Darkness« des britischen Schriftstellers Joseph Conrad (1966 [1902]). Im Zentrum der Erzählung steht ein Seemann namens Marlow, der auf seine vergangene Tätigkeit als Kapitän eines Dampfers auf einem nicht namentlich benannten, in der Rezeption jedoch eindeutig als Kongo identifizierten Flusses zurückblickt – eines Dampfers also, wie er hier in der Ausstellung als Modell zu sehen ist. Der Großteil des Buches schildert eine Reise den Flusslauf hinauf, von der Mündung zu einem Elfenbein-Handelsposten im Landesinneren. Im Verlauf der Handlung wird der Protagonist zunehmend der brutalen Realität der Kolonisierung gewahr und beginnt die Unterscheidung zwischen der von ihm als »savages« bezeichneten indigenen Bevölkerung und den weißen Kolonisatoren in Frage zu stellen. Das Buch wird häufig als wichtige zeitgenössische Intervention in den europäischen Diskurs der Kolonisierung gelesen, als kritische Auseinandersetzung mit den gewaltvollen Praktiken der Rohstoffgewinnung auf dem afrikanischen Kontinent (Hawkins, 1981; Shihada, 2015). Christina Sharpe weist jedoch auf etwas anderes hin. Sie zitiert den Schriftsteller Chinua Achebe, der sich an seine Lektüre des Buches in den 1950er Jahren erinnert, in einer nach britischem Vorbild strukturierten Schule in Nigeria. Er zitiert eine Szene aus dem Buch, in welcher Marlows Schiff eine Gruppe »natives« passiert, die von den Ufern aus für Marlow Unverständliches zu dem Schiff hinübrufen: »The prehistoric man was cursing us, praying to us, welcoming us – who could tell?« (Conrad, 1966, S. 51) Achebe beschreibt, wie er sich als Schulkind bei der Lektüre dieser Szene lange Zeit mit Marlow identifiziert habe, bis er, die Macht der schulischen Institution, aber auch der Erzählung selbst erkennend, schließlich verstanden habe: Er steht nicht neben Marlow an Deck des Schiffes, ist nicht Teil

der weißen Expedition auf dem Weg zum Handelsposten. Er steht an Land, ist »one of those unattractive beings jumping up and down on the riverbank, making horrid faces« (zit.n. Sharpe, 2023, S. 94). Daraus leitet Sharpe eine entscheidende Frage hinsichtlich der Repräsentation Schwarzer Subjektivität ab, die angesichts der Ausstellung im MAS geradezu wörtlich verstanden werden kann: »Who's on the shore, who's on the boat?« (ebd., S. 93)

Indem Sharpe hier das Boot als ein zentrales Motiv ihrer Auseinandersetzung wählt, schließt sie an ihr Buch »In the Wake« (2016) an. Dessen zweites Kapitel trägt den programmatischen Titel »The Ship« und kann als eine explizite Intervention in den marxistisch geprägten Logistikdiskurs verstanden werden, die, analog zu der oben zitierten Passage aus Fanons »Die Verdammten dieser Erde«, diesem seine Blindheit für die Frage von *Race* und *Blackness* vor Augen führt. So beginnt sie das Kapitel mit einer kritischen Betrachtung von Alan Sekulas und Noël Burchs kanonischem Film »The Forgotten Space« (2010). Gegenstand des Filmes sei, so paraphrasiert Sharpe die beiden Filmemacher, das System der Wertschöpfung in logistischen Netzwerken, »the capitalization of human misery« auf globalem Maßstab (Sharpe, 2016, S. 25). Der Film befasst sich seinem Anspruch nach mit dem vergessenen Raum des Ozeans, dem im vorherigen Kapitel beschriebenen logistischen Raum, und versucht dessen konstitutive, ideologisch überformte Funktion innerhalb der globalen Kapitalkreisläufe sichtbar zu machen. Ein Film mit dieser Prämisse, so beschreibt Sharpe ihre Erwartungen, müsse sich mindestens indirekt mit der *middle passage*, mit der Verschleppung und Verwertung Schwarzer Körper als konstitutivem Element des atlantischen Kapitalismus, wenn nicht gar als zentralem Gründungsmoment der kapitalistischen Produktionsweise als solcher befassen. Das sei in »The Forgotten Space« jedoch nicht der Fall: »[T]he film does not address the history of the trade in abducted Africans; does not locate that trade as the key point in the beginning of global capital« (ebd., S. 26), bemerkt Sharpe und folgert daraus: »The forgotten space is blackness« (ebd., S. 29).

Diesen Gedanken unmittelbar aufgreifend führt sie in »Ordinary Notes« und angesichts der beschriebenen Szene aus »Heart of Darkness« einige spekulative Gedanken aus, die in exakt dieser Form auch auf die Ausstellung des MAS Anwendung finden könnten und daher in Länge zitiert werden sollen:

Of course, those Africans standing on the bank of the Congo River in Conrad's novel had entirely different stories to tell, stories where their actions are at the center of the narrative and entirely comprehensible, stories in which the genocidal actions of the whites are also readable if, from a different point of view, incomprehensible in their absolute greed and venality. Those Congolese people would have told stories that were in excess of a catalog of violence enacted on them. They would have told, written, and spoken not just of their terrible deaths and colonial violence but also of the lives that they lived in the midst of extreme brutality. They would have

told of marriage, beauty, joy, births, deaths, of armed resistance, of work stoppages, and other ways that old and young, women, men, and children resisted Belgian colonial rule, forced labor, collective punishment, unremitting cruelty, and massive and ongoing catastrophic expropriation of wealth. (Sharpe, 2023, S. 94)

Auch angesichts der Ausstellung muss gefragt werden: Wer steht auf dem Boot, wer am Ufer? Aus wessen Sicht wird die Erzählung entfaltet, wessen Perspektive wird repräsentiert, nicht nur in Texten, sondern auch in anderen Medien, in Filmen, Kunst und Displays? Wer wird auf eine Weise zum Subjekt gemacht, die ihm* ihr die Möglichkeit gibt, zu sprechen, zu erzählen, zu zeigen, zu handeln, und wem bleibt diese Möglichkeit verschlossen? Diese Fragen sind dabei nicht auf die Sprechposition eines imaginierten Erzählers beschränkt, sondern zielen auf diejenige Instanz, die die Macht hat, die Rollen zu verteilen, zwischen Innen und Außen zu unterscheiden. Die Instanz, die das Boot verteidigt und seinen stählernen Rumpf als undurchdringlichen Panzer, als unüberwindbare Einfriedung, als »enclosure« (Harney & Moten, 2013, S. 17) markiert. Dies ist die Gewalt, die im Kern der Institution sitzt: die Macht, zu trennen, zu unterscheiden, einzufrieden.

Inmitten des Docks stehend schaue ich mich noch einmal um, auf der Suche nach den Spuren dieser so implizierten Subjekte, nach denen, die am Ufer stehen und von dort zum Boot hinüberryufen, deren Worte unverstanden verhallen, während das Boot unaufhaltsam vordringt ins koloniale Hinterland. Ich suche nach ihrem Blick auf das Geschehen der Kolonisierung, auf die Extraktion der Rohstoffe und die Expansion der europäischen Mächte, auf das System der Gewaltherrschaft der Plantagen, auf die Verstümmelungen, Ermordungen und Erniedrigungen, ebenso wie nach Spuren desjenigen Lebens, das sich all dem entgegenstellt. Mein Blick fällt erneut auf eine Vitrine, die ich bereits bei meinem Eintritt in das Dock gesehen, inzwischen aber trotz ihrer Größe fast vergessen hatte. Sie ist in die Stellwand eingelassen und etwa zwei Meter hoch. Hinter Glas ist darin ein Arrangement von Speeren und Lanzen zu sehen, fächerförmig angeordnet um einen hölzernen Schild herum. Zu Füßen dieses Arrangements ist eine hölzerne Figurine platziert. Sie zeigt eine menschliche Gestalt, sitzend auf einem Podest, in den Händen hält sie zwei für mich nicht zu identifizierende Gegenstände. Ein Beschreibungstext unter den Vitrinen identifiziert die gezeigten Figuren und Waffen als Kunstgegenstände aus dem Kongo, die über den Antwerpener Hafen ihren Weg auf den belgischen Markt sowie in die Sammlungen belgischer Museen gefunden haben u.a. in die Vorgängereinstitutionen des MAS, das ethnografische Museum sowie das Museum Vleeshuis. Sie wurden als Teil eines Konglomerates von mehreren tausend Objekten von dem Kunsthändler Henry Pareyn erworben, welcher Anfang des 20. Jahrhunderts einer der wichtigsten Akteure im Handel mit aus dem Kongo extrahierten Ethnografika war und dessen Importe einen erheblichen Teil der Sammlungsbestände in mehre-

ren belgischen Museen ausmachen (Stanard, 2020). Wie ich später in der Sammlungsdatenbank des MAS nachlese, stammen nicht nur die in der vertikalen Vitrine gezeigten rituellen Waffen und Figurinen aus Pareyns Beständen, sondern auch die Chicotte, die lederne Peitsche, welche im ersten Schaukasten dieses Ausstellungsteils ausgestellt ist. Während diese unscheinbar zwischen Kautschukbündeln und Elefantent Stoßzähnen platziert ist, dazu noch versenkt im Inneren des Pultes und nur aus nächster Nähe erkennbar, erinnert das Arrangement der Speere und Schilde an die exotisierende und ästhetisierende Präsentationsweise konventioneller ethnografischer Museen. In der Tat heißt es in dem unter der Vitrine angebrachten Beschreibungstext:

This swathe of weapons reflects the way in which these were previously displayed in the Vleeshuis Museum. Spears, lances, throwing knives, shields and weapons for show that belonged to colonised chiefs and warriors were presented as trophies.

Es handelt sich bei den Objekten also, so legt der Text nahe, um Kriegsbeute, um Raubgut, das hier in einer Form präsentiert wird, die wiederum auf den ursprünglichen Präsentationskontext der Objekte in Antwerpen verweist. Gefragt nach den Hintergründen des Displays erläutert der Kurator Vincent Boele, fast die gesamte linke Seite des Docks sei aus einer Sonderausstellung mit dem Titel *100x Congo* übernommen (Vincent Boele, Interview am 03.09.2024). Diese war bis kurz vor der Eröffnung von *Freight* im MAS zu sehen. Die Schau war von der für die kongolesische Sammlung des MAS zuständigen Kuratorin Els De Palmaer gemeinsam mit der belgisch-kongolesischen Politikwissenschaftlerin und Aktivistin Nadia Nsayi entwickelt worden und befasste sich mit den kongolesischen Kunstobjekten in der Sammlung des MAS. Wie der Kunsthistoriker Hugo de Block in einer Ausstellungsbesprechung festhält, markiere *100x Congo* einen wichtigen Schritt »in museology in Belgium, away from mere aestheticism of Congolese and, by extension, African arts, towards, in contrast, a focus on provenance, context and cultural importance« (Block, 2021, S. 395). Dass die Objekte in der Ausstellung *Freight* nun auf eine Weise präsentiert werden, die an die ästhetisierenden und fetischisierenden Gesten des Zeigens konventioneller ethnografischer Ausstellungen erinnert, scheint also als bewusste Referenz intendiert zu sein, als Reflexion eben dieser Form des Ausstellens, die vor allem auf der Hervorhebung von Differenz und der Markierung des Gezeigten als anders und fremdartig beruht.

Neben der Vitrine mit den kongolesischen Objekten ist ein Bildschirm platziert, auf dem schwarz-weiße Filmausschnitte zu sehen sind. Es handelt sich um Aufnahmen von sogenannten Völker- oder Menschenschauen. Diese Form des kolonialen Spektakels wurde, so wird auch in einem neben dem Video angebrachten Text erläutert, erstmals Mitte des 19. Jahrhunderts von dem Hamburger Zoodirek-

tor Carl Hagenbeck professionell veranstaltet (Herfert, 2022). Dabei wurden Menschen, zumeist aus den Kolonien Deutschlands und seiner europäischen Nachbarstaaten, teils unter unmittelbarem Zwang, teils im Rahmen gering entlohnter Arbeitsverhältnisse in europäische Metropolen gebracht und dort zur Schau gestellt. In klischeebeladenen Kulissen oder zirkusartigen Performances wurde ihre Andersartigkeit demonstriert, wurden sie zu Anschauungsobjekten einer weißen Öffentlichkeit gemacht, die sich in der stereotypen Präsentation ihrer eigenen Überlegenheit vergewissern konnte (Blanchard et al., 2008; Dreesbach, 2005; Herfert, 2022). Auch in Antwerpen, so erfahre ich in dem Text neben dem Video, wurden mehrere solcher Völkerschauen nach Hamburger Vorbild durchgeführt. Im Rahmen der Weltausstellungen 1885 und 1894 wurden insgesamt 156 Menschen aus dem damaligen Freistaat Kongo nach Belgien verschleppt und in einem »African Village« zur Schau gestellt. Während der Schau von 1894 seien mindestens sieben davon gestorben, ihre Namen werden am Ende des Textes genannt.

Nach der Lektüre des Textes aktiviere ich mit meinem Audioguide, den ich am Eingang der Ausstellung bekommen habe, den Ton des Videos und setze mir Kopfhörer auf. Auf dem Bildschirm ist nun der Theaterwissenschaftler und -macher Chokri Ben Chickha zu sehen. Er erzählt, wie er durch Zufall auf die Geschichte der Hagenbeck'schen Menschenschauen und jener in Antwerpen aufmerksam wurde und dieses Format nach und nach zum Gegenstand seiner Forschung, aber auch seiner Theaterpraxis machte. Die Aufnahme zeigt ihn in einem Museumsdepot sitzend, hinter ihm stehen Schwerlastregale mit Schiffsmodellen und anderen Objekten. Während er spricht, schneidet der Film hin und her zwischen dem Talking Head und historischen Aufnahmen. Zu sehen ist ein weißer Mann im Anzug, seinen Hut in der Hand, inmitten einer Gruppe Schwarzer Menschen in langen Gewändern. Ihre Gesichter wirken müde, teils ängstlich, ihre Körperhaltung verrät Unwillen, Unbehagen. Ganz offenbar wollen sie nicht sein, wo sie sind, den Blicken des Mannes im Anzug, aber auch denen der Kamera und damit meinem Blick ausgeliefert. »Carl Hagenbeck« ist in weißer Schrift eingeblendet, die anderen Personen in der Szene haben scheinbar keine Namen, keine Subjektivität.

Auf der Tonspur erläutert Ben Chikha währenddessen die Praxis seiner Theatergruppe »Zoo Humain«, welche sich kritisch mit Praktiken des »Othering« und der Darstellungen von rassistischen Stereotypen beschäftigt. Die historischen Völkerschauen dienen ihm, so führt er aus, als Referenz dafür, wie koloniale Darstellungsmuster den Blick auf rassifizierte Körper strukturieren. Dieser kritische Verweis auf die Völkerschauen, so knapp und angedeutet er auch sein mag (das Video dauert nur wenige Minuten), verstärkt die Lesart des gesamten Displays als kritische Referenz. Indem es unmittelbar neben dem Arrangement kongolesischer Kunstgegenstände platziert ist, noch dazu unter einer Standarte mit der Aufschrift »De Congolanders«, die in einer der Völkerschauen verwendet wurde, stellt das Video eine Analogie her zwischen dieser Form der ethnografisch-musealen Präsentation und der exotisier-

rend-objektifizierenden und – wie der Text deutlich macht – unmittelbar tödlichen Praxis der Völkerschauen. In einem Interview von 2016 wird Ben Chikha auf die Frage, ob er mit seiner Praxis den Betroffenen von Rassismus eine Stimme geben wolle, mit den Worten zitiert: »You have to give your subject a voice in a considerate way. In fact, you have to make your story multi-voiced or polyphonic.« (Vandenbussche et al., 2016, S. 77).

Das Video eröffnet damit ein neues Thema, das der historischen Völkerschauen und ihres Fortlebens in der Gegenwart. Damit fügt es der Erzählung des kolonialen Schiffsverkehrs eine weitere historische Facette hinzu, wurden doch nahezu alle in den Völkerschauen zur Schau gestellten Menschen per Schiff aus den Kolonien nach Antwerpen gebracht. Auf dem Boot zu sein, anstatt an Land, bedeutet also nicht automatisch, in der Position der Mächtigen zu sein, derer die blicken, deren Blick unterwirft. Es kann auch das exakte Gegenteil bedeuten, die Reduzierung auf Fracht, auf den Status der Verschifften, die allumfassend dem Zugriff des weißen Blicks unterworfen sind. Insofern provoziert das Video mit dem Theatermacher Ben Chikha ebenso wie das an koloniale Objektpräsentationen erinnernde Objektensemble daneben das Nachdenken über den Modus des Zeigens und die Repräsentation der Kolonisierten in der Ausstellung. Es stellt die Frage nach der Sprecher*innenposition der Ausstellungsmacher*innen, nach der Richtung ihres Blickes und nach dem Raum, den sie *anderen* Positionen zugestehen.

Wie der Kurator Vincent Boele im Interview erläutert, ist die Idee hinter diesem und ähnlichen Videos, die in allen Docks der Ausstellung zu finden sind, dem Gezeigten weitere über die im engen Sinne historiografische Betrachtung hinausgehende Ebenen hinzuzufügen und die Themen der jeweiligen Docks an die Gegenwart zurückzubinden (Vincent Boele, Interview am 14.01.2022). Auf Ebene der Repräsentation sind hier also mehrere Punkte zu erkennen, in denen die Perspektive der Ausstellungsmacher dezentriert oder – in den Worten Chikhas – polyphon gemacht wird und in denen auch Momente der Selbstreflexion aufscheinen: Es wird ein ganzes Display übernommen aus einer Ausstellung, die in Zusammenarbeit mit der Ko-Kuratorin und antirassistischen Aktivistin Nadia Nsaiy realisiert wurde und die als wichtiger Schritt im Umgang mit kolonialen Sammlungsbeständen rezipiert wurde. In den Videos mit Chokri Ben Chikha und ähnlichen Videos, etwa einem gegenüber platzierten Interview mit der belgisch-malischen Schauspielerin Aminata Demba, wird Raum geboten für Erfahrungen und Perspektiven rassifizierter Sprecher*innen, die kritische Blickwinkel auf historisch verankerte Rassismen in der belgischen Gesellschaft, aber auch auf die Ausstellung und ihre Darstellungspraktiken selbst aufzeigen. Die Absicht der Ausstellungsmacher*innen scheint an dieser Stelle zu sein, Unrecht sichtbar zu machen, es moralisch zu kritisieren, seine Reflexion zu fördern.

Dabei stellt sich jedoch noch immer die Frage, aus welcher Perspektive dies geschieht, wo dieser Blick seinen Ausgangspunkt findet: auf dem Boot oder am Ufer? Gefragt danach, warum die eingangs beschriebene Videoprojektion, in der weiße Körper andere weiße Körper an Bord des Schiffes heben, so seltsam zärtlich gestaltet ist, so weit entfernt ist von den Gewalthandlungen, die im Rest des Docks thematisiert werden, führt der Künstler Koen Broos aus:

Why is there no violence? For me, it is so far away from my own life, that it is strange. [...] And also, it is dangerous. Until what point can you give all the nuances that it needs, and where do you stop and say: I cannot say anything about this? (Koen Broos, Interview am 11.09.2024)

Broos bindet das im Video Gezeigte hier zurück an eigene Erfahrungen, an die eigene Lebensrealität und einen sich daraus ergebenden Blick auf das Thema »humans as cargo«. Aus dieser Perspektive, so die fast unausweichliche Schlussfolgerung, scheint der Aspekt der Gewalt distanziert, fast abwegig, und stellt sich die Frage, inwiefern es überhaupt legitim ist, von ihm sprechen zu wollen, zu versuchen, ihn zu repräsentieren. Diese Perspektive ist insofern erhellend, als sie aufzeigt, wie ungenügend eine auf Fragen der ethnischen Identität und der Sprechposition beschränkte Form der Politik ist, wenn es um die Bearbeitung der hier virulenten Probleme geht. Wenn die museale Verarbeitung von historischen und sich in der Gegenwart fortsetzenden Gewaltzusammenhängen auf dem Spiel steht, wenn die rassistische und rassifizierende Macht adressiert wird, die sich in den logistischen Zyklen der Kolonisierung manifestiert und die tief in die Repräsentationsregime des Museums eingesickert ist und bis heute dort wirkt, wenn die Frage gestellt wird nach einem angemessenen Umgang mit diesen Kontinuitäten, so kann es nicht ausreichen, sich auf das zu beschränken, was die eigene Lebensrealität berührt. Es darf nicht primär um die Frage gehen, was die Ausstellungsmacher als weiße, europäische Wissenschaftler und Künstler sagen dürfen oder können und was nicht, an welcher Stelle ihr qua Hautfarbe und sozioökonomischer Position gegebener Sprechort ihnen Grenzen des Sagbaren aufzeigt. Jenseits einer repräsentationstheoretischen Analyse muss das Problem vielmehr zurückgeführt werden auf die *Whiteness* der Institution (oder die Institution der *Whiteness*) und zu der Frage, wie sich diese nicht nur angemessen verstehen, sondern was sich ihr entgegensetzen lässt, was ein ihr angemessener Modus der Kritik ist.

Dazu gehört zuvorderst, das Problem präzise zu beschreiben. In ihrem Aufsatz »The Being of Relation« führt die Philosophin Erin Manning aus:

Race is not ›a‹ certain body. It is no-thing. It names a problem, not a person. The racialized person, the Black body, is not, cannot, be reduced to race any more than the white body can. There is no stable phenotype that holds them biologically

apart. And so the separation has to be performed, every time anew, across all figurations of lives cut apart from worlds. Whiteness is every move toward overseeing, toward propertying, toward segregation. (Manning, 2023, S. 3)

Hier wird deutlich, wie weit die Frage der *Whiteness* über die der Hautfarbe hinausreicht. Sie benennt eine (Eigentums-)Ordnung (Haris, 1993), eine hegemoniale Position, von der aus Körpern Eigenschaften zugeschrieben werden und dadurch eine Ordnung etabliert wird, die diese Eigenschaften als ontologische Tatsachen erscheinen lässt. Als eine institutionalisierte Performance von *Whiteness* in diesem Sinne kann auch das Museum betrachtet werden – nicht das MAS im Speziellen, sondern die Institution des Museums als solche, als tief im kolonialen und segregierenden Projekt der europäischen Wissenschaften verankerte Instanz. »The modern museum [...] emerged as part of the making of the modern person, and coincided with the colonization of the world«, schreibt der Museumstheoretiker Ciraj Rassool (2022, S. 64). Das Museum organisiert und ordnet, es trennt und unterscheidet, es schlägt Gräben in das Kontinuum der Existenzen, trennt dieses in Subjekte und Objekte, in Menschen und Nicht-Menschen, in die an Bord und die am Ufer. Dabei setzt es, seiner historischen Genealogie gemäß, das Weißsein als seinen Ausgangspunkt, als das ultimative Ende des Spektrums des Menschlichen, auf dem alles andere seinen notwendigerweise defizitären Platz zugewiesen bekommt.

Dies zu verstehen erfordert eine grundsätzliche Problematisierung des Begriff des Menschlichen oder des Menschen. So identifiziert bereits Michel Foucault den Menschen als »eine junge Erfindung [...], eine Gestalt, die noch nicht zwei Jahrhunderte zählt, eine einfache Falte in unserem Wissen«, die in der europäischen Aufklärung ihren Ursprung findet, in den modernen Humanwissenschaften kodifiziert wird und deren Status als universelle Instanz aller Wissensproduktion ebenso kontingent wie prekär ist, die »verschwinden wird, sobald unser Wissen eine neue Form gefunden haben wird« (1981, S. 26). Sylvia Wynter greift diesen Gedanken auf und entwickelt ihn in kritischer Anknüpfung an Foucault weiter, indem sie hervorhebt, wie sehr diese Figur des Menschlichen nicht nur kontingent, sondern auch mit Vorstellungen von europäischer Vorherrschaft und der Kodierung als »specific, local-cultural conception of the human, that of the Judaeo-Christian West, in its now purely secularised form« verbunden ist (2001, S. 25). Die Vorstellung von »Man« sei somit nur denkbar in permanenter Abgrenzung zu seinem Anderen, zum Nicht-Menschlichen, was im historischen Moment seiner Entstehung einer immanent rassistischen und kolonialen Geste gleichkomme, die bis heute im Begriff des Menschlichen fortlebt:

[B]ecause *Man* conceives of itself, through its Origin narrative or ›official creation story‹ of Evolution, as having been bio-evolutionarily selected, its ›Other‹ and ›Others‹ are necessarily those categories of humans who are projected, in the

terms of the same Origin narrative, as having been bio-evolutionarily dysselected – i.e. all *native* peoples, and most extremely, to the ultimately zero degree, all peoples of African descent, wholly or partly (i.e. *negroes*), who are negatively marked as *defective humans* within the terms of Man's self-conception, and its related understanding of what it is to be human. (ebd., H.i.O.)

Diese »defective otherness« (ebd., S. 26) herzustellen kann, um den Bogen zurück zu den hier verhandelten Fragen zu stellen, als eine genuin logistische Operation verstanden werden. So schreiben Stefano Harney und Fred Moten (2021, S. 15): »Logistics is the science of whiteness in/as the science of loss.« Logistik verwaltet den Verlust, die Enteignung, die sukzessive Aberkennung dessen, was die europäische Moderne als menschlich versteht. Sie produziert Subjekte auf eine Weise, die sie auf den Status reiner Arbeitskraft, auf »nacktes Leben« (Agamben, 2002) reduziert, die ihnen nicht nur Eigentum aberkennt, sondern sie selbst zu Eigentum macht, die sie niemals beschreibendes, sehendes oder wissendes Subjekt, sondern immer nur Objekt sein lässt. Zu dieser Genealogie, dieser historisch bedingten Macht der *Whiteness* muss sich ein kritisches, ein logistisches Museum verhalten. Es muss sich seiner eigenen Potenzen gewahr werden und einen Weg finden, diese wenn schon nicht abzulegen, so doch als solche sichtbar zu machen und zu hinterfragen.

Dabei muss der Blick der Ausstellung zumindest in weiten Teilen als ein weißer Blick beschrieben werden, »[s]teeped [...] in white male desire as the privileged perspective of viewing, [...] lodged so profoundly in the logics of the plantation« (Campt, 2021, S. 23). Es handelt sich um einen Blick von oben, einen ordnenden und klassifizierenden Blick, einen objektifizierenden Blick. Diese Logistiken des Blickes reichen weit über die Intentionen der Ausstellungsmacher*innen hinaus, berühren den Kern der Institution und ihrer organisatorischen, epistemischen und ästhetischen (Infra)strukturen. Vor diesem Hintergrund kann die Reproduktion der hier thematisierten kolonialen Präsentationen ebenso wie die ästhetisierende Darstellung in sich gewaltvoller Akte im Video eben nicht ausschließlich als kritische Dekonstruktion gelesen werden, sondern auch als die Wiederholung einer mächtigen kolonialen Geste, performt aus der hegemonialen Position der Institution des europäischen Museums heraus. Gefragt danach, warum die kolonialen Gewaltzusammenhänge in der Ausstellung nicht mehr Raum einnehmen, antwortet der Kurator Vincent Boele, dies sei einer spezifisch belgischen Art der Auseinandersetzung geschuldet. Hätte diese Ausstellung in den Niederlanden stattgefunden, wo er vor seiner Anstellung im MAS tätig war, hätte er etwa die Kolonialwaren und die Peitsche, die nun nur auf den zweiten Blick sichtbar in der Pultitrine liegen, offensiver gezeigt. Er erläutert:

The Dutch are more direct, in that sense. The Flemish are a bit reluctant to present it really in your face. [...] [T]hat's a bit the Belgian way. They are softer. They are more gentle to their visitors. (Vincent Boele, Interview am 03.09.2024)

Er führt dies zurück auf eine generell spät einsetzende Aufarbeitung der eigenen Kolonialgeschichte in der belgischen Öffentlichkeit, die erst mit dem 2005 veröffentlichten Buch »Red Rubber« (2005) des Historikers Edmund Morel in der (weißen) belgischen Bevölkerung begonnen habe und bis heute eine marginale Position besetze: »Even after 20 years, people are not... willing is a bit too strong, but [...] [t]hey'd rather not think about it.« (Vincent Boele, Interview am 03.09.2024) Auch die eigentümliche Zärtlichkeit des besagten Videos aus der »Carriers«-Serie sieht er vor diesem Hintergrund: »It was a gentle video on the slave trade. [...] There is no cruelty in it. [...] That's, again, the Belgian way.« (Vincent Boele, Interview am 03.09.2024)

Ohne Frage gibt es gute Gründe dafür, koloniale Gewalt in Ausstellungskontexten nicht zu offensiv zu thematisieren, nicht zuletzt die mögliche Retraumatisierung Betroffener oder die implizite Reproduktion der dargestellten Gewalt. Um dies zu vermeiden, wurden und werden in vielen Museen unterschiedlichste Strategien erprobt. In der Ausstellung *Grenzenlos. Kolonialismus, Industrie und Widerstand*, die 2021 im Hamburger Museum der Arbeit stattfand, entschied man sich auf Initiative des u.a. aus antirassistischen Gruppen bestehenden Ausstellungsbeirates, Bilder von Ermordungen und Verstümmelungen auf kongolesischen Kautschukplantagen nicht zu zeigen, sondern stattdessen nur die Bildbeschriftungen und Hängevorrichtungen anzubringen und so die Leerstellen als solche zu markieren. Eine andere Strategie beschreibt Johanna Strunge (2025) anhand eines Ausstellungsteils im Amsterdamer Tropenmuseum mit dem Titel *Wealth from Overseas*, in dem es um Rohstoffextraktion in den früheren niederländischen Kolonien geht. Anstatt hier auf die Darstellung der kolonialen Gewalt zu fokussieren und somit vor allem das Unbehagen weißer Besucher*innen zu provozieren, habe man Momente des Widerstandes seitens der lokalen Bevölkerungen in den Vordergrund gestellt. »In this way, the descendants of the formerly colonised can encounter a history to which they can relate not only as victims, but as resilient subjects with historical agency«, schreibt Strunge (ebd., S. 211).

Im Gegensatz zu diesen beiden exemplarischen Strategien, die die Ausstellung nicht primär auf ein imaginiertes weißes Publikum ausrichten, sondern sie vielmehr für von Rassismus betroffene Besucher*innen und Nachfahren der ehemals Kolonisierten zugänglich machen wollen, zielt der von Boele benannte »Belgian way« offenbar in erster Linie darauf ab, das belgische Publikum zu schonen, es nicht zu offensiv mit der eigenen Kolonialgeschichte zu konfrontieren. Hier gilt,

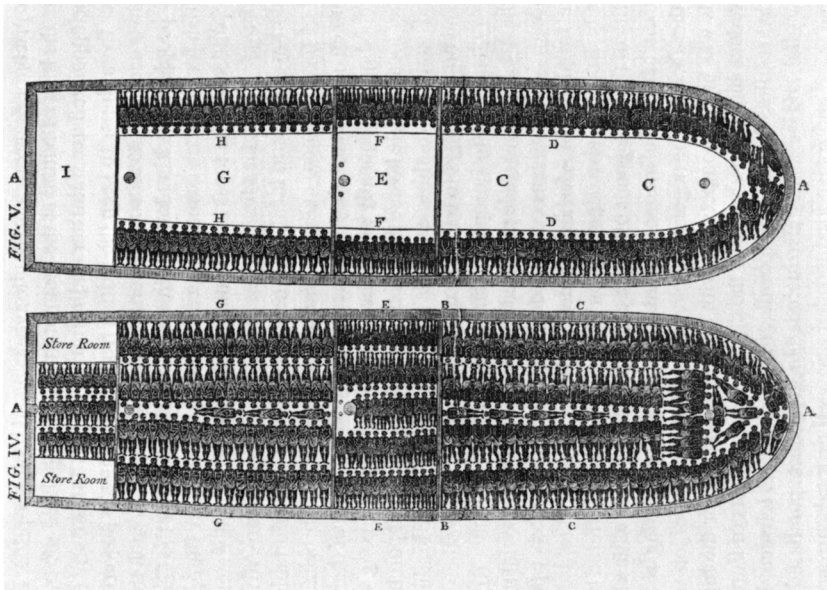
was Christina Sharpe über Dana Schutz' Gemälde »An Open Casket«³ schreibt: Es macht »unobscured violence abstract« (Sharpe, 2023, S. 124). Der Blick auf die Kolonisierung bleibt in weiten Teilen ein Blick, der sich an weißen Sehgewohnheiten und europäischen Befindlichkeiten orientiert und vor allem: ein privilegierter Blick, der es sich erlauben kann, Gewalt auszublenden, sich zu entscheiden, sie nicht oder nur behutsam zu thematisieren, sie konsumierbar zu machen.

Logistiken der (De-)Subjektivierung

Die Medienwissenschaftlerin Simone Browne adressiert eine historisch und medial zwar anders gelagerte, strukturell jedoch durchaus analoge, weil ebenfalls mit logistischer Gewalt zusammenhängende und an dieser Stelle daher informative Problemstellung am Beispiel einer der bekanntesten historischen Darstellungen eines Sklavenschiffes. Es handelt sich dabei um die grafische Visualisierung des Laderaumes der *Brooks*, welche erstmals 1789 in der Broschüre »Description of a Slave Ship« vom London Committee of the Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade, einer britischen Gruppe von Abolitionist*innen, veröffentlicht wurde (Browne, 2015, S. 45, siehe Abb. 7). In einer schematischen Draufsicht zeigt das Bild Hunderte von Körpern, die eng beieinander liegend im Inneren eines Schiffsrumpfes angeordnet sind. Es sollte seine englische Leser*innenschaft für die Umstände des Versklavungshandels sensibilisieren, »in the hope of making »an instantaneous impression of horror upon all who saw it« (ebd., S. 47). Die Grafik wird bis heute häufig zitiert und gezeigt, wo immer es um den Komplex der Versklavung geht, nicht zuletzt auch in musealen Kontexten. Das National Maritime Museum in Greenwich etwa stellt eine historische Kopie der Darstellung in seiner *Atlantic Gallery* aus und kontextualisiert diese als Zeugnis der Abolitionismusbewegung sowie analog zu seiner historischen Intention als grafische Veranschaulichung der inhumanen Bedingungen des Transports versklavter Menschen.

3 Das Gemälde zeigt eine abstrakte Darstellung des Leichnams von Emmet Till. Till war 1955 im Alter von 14 Jahren aus rassistischen Motiven in Mississippi ermordet worden. Während des Gerichtsprozesses, der mit dem Freispruch der Täter endete, initiierte Tills Mutter die Veröffentlichung von Fotografien seines entstellten Leichnams, die die Vorlage für Schutz' Gemälde liefern. Nach der Präsentation des Bildes auf der Whitney Biennale 2017 entbrannte eine öffentliche Diskussion darüber, ob Schutz als weiße Künstlerin sich hier ästhetisch und ökonomisch an Schwarzem Leid bereichere (Aschenbrenner, 2017).

Abbildung 7: Laderaum des Sklavenschiffes Brooks aus der Broschüre »Description of a Slave Ship«, 1789



Quelle: Public Domain, Online unter https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Slave_ship_diagram.png

In ihrer Analyse rekonstruiert Browne jedoch, welche Blickregime in und auf das Sklavenschiff und die in ihm eingepferchten Körper durch die Grafik reproduziert werden und wie diese ihrerseits die Gewalt der Versklavung spiegeln. So sei das Schaubild »clinical in its architectural logic« und nehme einen »almost aerial view-point« ein, übernehme also den »vantage point [...] of the predominantly white and male abolitionists and lawmakers« (ebd., S. 47). Auf diese Weise zentriere es eine weiße Perspektive auf Schwarzes Leid und Schwarzes Trauma, was seinerseits als ein in sich gewaltvoller Akt verstanden werden kann:

What this visual representation of the slave ship points to is the primacy given in these abolitionist texts to white gazes and vantage points to the trauma of slavery, where the tiny black figures are made to seem androgynous, interchangeable, and replicable. (ebd., S. 49)

Im MAS ist die Abbildung selbst nicht zu sehen, wohl auch weil ein Bezug zu der Stadt Antwerpen und den in der Ausstellung gesetzten Schwerpunkten nicht oder nur ungenügend gegeben ist. Wie Kurator Vincent Boele im Gespräch erläutert, ha-

be man sich bei der Konzeption entschieden, dem 17. und 18. Jahrhundert, den für den Versklavungshandel prägenden Jahrhunderten also, keinen eigenen Ausstellungsabschnitt zu widmen, sondern sich auf die angrenzenden Jahrhunderte, das 16. und das 19., zu konzentrieren, in denen die Stadt und ihr Hafen entscheidendere Transformationen durchlaufen haben (Vincent Boele, Interview am 03.09.2024). Dennoch, so möchte ich behaupten, sind auch in dieser Ausstellung ähnliche Blicke auf die Logistik der Kolonisierung am Werk, werden ähnliche Gesten des Zeigens (Muttenthaler & Wonisch, 2006), ähnliche Logistiken der Repräsentation aktiviert, wie Browne sie für die Darstellung der *Brooks* herausarbeitet. Auch in den Vitrinen und Displays wird ein Blick von oben, von außerhalb eingenommen, der für die Subjektivität derer, auf die er sich indirekt richtet, wenig Raum lässt. In den im vorherigen Kapitel beschriebenen Anordnungen von Waren, Schiffen und grafisch abstrahierten Handelsrouten sind die Bewohner*innen der Kolonie allenfalls impliziert als diejenigen, die auf den Plantagen und Schiffen arbeiten, deren Arbeitskraft die Waren produziert, die dann auf den abstrakten Linien des logistischen Raumes zirkulieren.

Das Ensemble der kongolesischen Kunstgegenstände und das Video über die Antwerpener Völkerschauen werfen zwar ein kritisches Licht auf die objektifizierenden Darstellungspraktiken, die als konstitutiver Teil des kolonialen Projektes beschrieben werden und die auch in den Ausstellungspraktiken von Museen, explizit benannt auch die der Vorgängerinstitutionen des MAS, sichtbar sind. Doch gelingt es auch hier nur bedingt, diese Praktiken zu dekonstruieren, einen Raum zu eröffnen, in dem Subjektivität entfaltet werden kann, in dem die Kolonisierten als Subjekte erkennbar werden. Zu sehr ist die Ausstellung in eben denjenigen Darstellungs- und Zeigepraktiken, jenen Blickregimen verhaftet, die sie eigentlich zu kritisieren versucht. So wie der gezeigte Globus einen »view from above« (Haraway, 1988, S. 589) auf die abstrahierten Warenwege suggeriert, eröffnet die gesamte Ausstellung einen Blick *in* den Laderaum hinein, einen von oben herab gerichteten Blick auf die Zusammenhänge des kolonialen Handels. Sie fokussiert auf die Waren und Schiffe, auf die Objekte und materiellen Artefakte, die von den Handelswegen zwischen der Metropole Antwerpen und der Kolonie Belgisch-Kongo zeugen. Wie in der durch die Abolitionismusbewegung des 18. Jahrhunderts verbreiteten Grafik bleibt der Blick auf die Subjekte der Logistik so auch in der Ausstellung ein tendenziell objektifizierender Blick, ein Blick von oben, ein ordnender Blick, der streng reguliert, welche Subjekte welchen Raum einnehmen und welche Position besetzen.

Dass Subjekte in der Ausstellung nur in dermaßen verdinglichter, impliziter und nur mit viel Aufwand lesbarer Form einen Platz finden, liegt nicht zuletzt in der Logik der Institution des Museums selbst begründet. So schreibt Kevin Hetherington richtigerweise: »The modern museum is, above all, a space of the object and not the subject« (2011, S. 471). Das Subjekt muss sich seinen Platz darin erkämpfen, muss

sich der objektifizierenden Praxis des Sammelns und Ausstellens entgegenstellen, ihr entkommen. Dies gilt umso mehr in ethnografischen Präsentationen, die häufig eine »subjektlose Geschichtsnarration« (Muttenthaler & Wonisch, 2006, S. 196) implizieren. In dieser Narration scheinen Ereignisse einfach zu geschehen, setzen Handlungen keine Akteur*innen, Kunstwerke keine Urheber*innen, Waren keine Produzent*innen voraus. Die Privilegierung des Objekts über das Subjekt sowie die Imagination eines sich aus sich selbst heraus ergebenden Geschichtsprozesses ist eine zentrale Eigenschaft einer Logistik des Musealen, die, wie in den vorhergegangenen Kapiteln ausgeführt wurde, Geschichte und räumliche Relationalität erzählbar und in Exponaten präsentierbar macht.

An dieser Stelle ist es jedoch das Thema, der Gegenstand der Ausstellung selbst, der diese Tendenz weiter verschärft. So ist überspitzt formuliert die Abschaffung des Subjektes nicht allein etwas, was in der Institution des Museums angelegt ist. Sie ist auch eine konstitutive Eigenschaft der kapitalistischen Logistik, derjenigen Praxis der Zirkulation und Koordination also, die hier als wesentlicher Bezugspunkt der Ausstellungsnarration zu beschreiben ist. So wurde in Kapitel 3 bereits herausgestellt, dass der logistische Kapitalismus nicht nur Raum und Zeit auf eine ökonomisch optimierte Weise koordiniert, sondern auch gezielt Subjektivität produziert, reguliert und zum Bestandteil der Kalkulation macht. Dies gilt insbesondere mit Blick auf logistische Arbeitsregime: Zunehmende Tendenzen der Rationalisierung und Fragmentierung von Produktionsprozessen ermöglichen demnach eine immer genauere Steuerung aller Schritte des Wertschöpfungsprozesses sowie deren räumliche Ausbreitung auf globaler Ebene. Diese Rationalisierung und Fragmentierung wird gleichzeitig in die arbeitenden Subjekte eingeschrieben bzw. konstituiert diese auf eine Weise, die es erlaubt, sie als präzise identifizierbare Punkte innerhalb der Lieferkette anzusteuern (Neilson, 2012, S. 335; Neilson & Rossiter, 2010).

Solchen Analysen geht es im Kern darum, die Idee von Subjektivität als Autonomie bzw. die des Subjektes als frei handelnder Instanz zu dekonstruieren. Sie theoretisieren das Subjekt vor allem als Produkt von Machteffekten, als Kreuzungspunkt von diskursiven und materiellen Techniken der Zurichtung, der Disziplinierung und der Steuerung. Dies ist auch die Subjektkonzeption, die etwa Tony Bennetts (1995) und Eilean Hooper-Greenhills (1992) in Kapitel 5.1 referenzierten Museumsanalysen zugrunde liegt. Hier erscheint das Museum in seiner historischen Genese in erster Linie als Teil eines »exhibitionary complex« (Bennett, 1995, S. 70) und damit als machtvolle Institution, als »disciplinary museum« (Hooper-Greenhill, 1992, S. 167). Es wird als ein Apparat verstanden, der Subjekte auf eine bestimmte Weise formt und zurichtet, ihnen bestimmte Verhaltensweisen und Bewegungsmuster aufzwingt, sie auf eine bestimmte Weise ihrer selbst gewahr werden lässt, sie etwa in die Subjektposition moderner Staatsbürger*innen versetzt, »transforming the population into a useful resource for the state« (ebd., S. 191).

So hilfreich und mit Blick auf das moderne Museum oder die Arbeitsregime des logistischen Kapitalismus notwendig ein solcher machtkritischer Subjektbegriff an vielen Stellen ist, so muss er doch an dieser Stelle verkompliziert werden. Dies gilt insbesondere in der Auseinandersetzung mit Logistik in ihrer kolonialen Dimensionierung, wie sie auch im hier untersuchten Dock angelegt ist. Hier ist eben dieser Status als Subjekt nicht ausschließlich als zu dekonstruierender Machteffekt zu konzeptualisieren, sondern ebenso als etwas, dessen Verteidigung politisches Programm ist, als etwas, das behauptet werden muss, um den objektifizierenden Tendenzen der Kolonisierung, aber auch der musealen Präsentation entgegenzuwirken. So ist Subjektivität das, was insbesondere rassifzierten Menschen an vielen Stellen der Geschichte der Moderne gewaltvoll zu nehmen versucht wurde und dessen Aberkennung ko-konstitutiv ist mit Versklavung, Entmenschlichung und allen darauffolgenden Praktiken rassistischer Gewalt. Lewis Gordon benennt dieses hier auf dem Spiel stehende Moment der Aberkennung, auf Silvia Wynter und Frantz Fanon rekurrierend, als »problematic of denied subjectivity« (Gordon, 2006, S. 240). Dabei geht es nicht, wie eine reduktionistische Lesart nahelegen würde, um den Schwarzen Körper per se, auch nicht um das Schwarze Individuum, sondern um dessen Position innerhalb eines durch das Problem der *race* strukturierten Kräftefeldes. So schreibt auch Erin Manning:

Whiteness doesn't care for ›the‹ Black body. In the annihilation of ›the‹ Black body, whiteness is engaging in collateral damage. What whiteness polices is the no-body that the problem for thought exposes. (2023, S. 3)

Im Moment der Rassifizierung, d.h. der Markierung Schwarzer Menschen als Schwarz, als nicht-weiß, als von der »white prototypicality« (Gordon, 2006, S. 242) abweichend, ist eine Auflösung und Aberkennung des Status als Subjekt und letztlich als Mensch angelegt. Körperliche Gewalt verbindet sich hier mit epistemischer Gewalt, mit der Aberkennung der Existenz als denkende, fühlende, wahrnehmende Wesen, der Unterdrückung jedes Blicks jenseits des hegemonialen »white gaze« der Plantage (Camp, 2021, S. 23), jeder Perspektive, die Schwarze Subjektivität, Schwarze Erfahrung zentriert.

»Black people have no point of view«, fasst Gordon diesen auferzwungenen Zustand zusammen, und merkt an: »The implications are severe if we consider what it would mean for such a lack to be operative.« (Gordon, 2006, S. 242) Den Mangel an Subjektivität wirksam, funktionstüchtig oder, in einer sehr wörtlichen Übersetzung, operabel machen – diese Formulierung erinnert nicht ohne Grund an das technokratische Vokabular, das auch im Diskurs der Logistik verwendet wird. So beschreiben Stefano Harney und Fred Moten (2013) das Problem der (Nicht-)Subjektivität, insbesondere in Engführung zu Fragen der Rassifizierung und *Blackness*, als eine konstitutive Dimension der modernen Logistik. Sie stellen fest, die zentrale

Frage der Logistik sei die, wie diese das Subjekt abschaffen, es selbst zum Objekt machen, sich seiner entledigen könne: »Logistics wants to dispense with the subject altogether.« (ebd., S. 87) Sie beziehen sich damit auf den kybernetisch-kapitalistischen Traum absoluter Automatisierung, einer sich selbst regulierenden und selbst modulierenden Maschine. Dieser Traum zeichne sich aus durch das Begehren »to be rid of what logistics calls ›the controlling agent,‹ to free the flow of goods from ›human time‹ and ›human error.‹« (ebd., S. 91) Diese Verschiebung vom Subjekt zum logistischen Objekt beschreiben sie als einen bestimmenden Vektor der Gegenwart, in welcher logistische Operationen der Verflüssigung und der Flexibilisierung auf das Subjekt einwirken, als wäre es ein »impediment to movement« – ein Hindernis nicht nur der Bewegung von Waren, sondern auch von virtuellen und in Echtzeit operierenden Kapital- und Informationsströmen (ebd., S. 90).

In den Worten Mezzadras und Neilsons eröffnet diese Beobachtung eine direkte Linie zu gegenwärtigen logistischen Bemühungen »to route around the double bind of [...] subjectivity, to render it redundant, superfluous, or even just precarious by choosing another path, an ontological passage that attributes to the object an unsailable priority« (2019, S. 154). Stefano Harney präzisiert dieses Argument in seinem Text »Hapticality in the Undercommons«. Unter Rückgriff auf Fanon beschreibt er darin die Kolonie als den Prototypen einer allumfassenden Fabrik, einer »social factory«, in der es kein Außerhalb mehr gibt, »where worker replaced subject in society as a whole« (Harney, 2014, S. 3). Die Kolonie als ökonomischer, sozialer und materieller Raum erscheint dann als ein einziger allumfassender Wertschöpfungsprozess, eine universelle »assembly line«, deren Rhythmus sich in sämtliche Bereiche der Existenz ausdehnt: »The rhythm was all in factory, field, and mine, on the ship, the road, and the rail, in the shop and the house« (ebd.).

Was in den Plantagen und Faktoreien der Kolonien in Afrika und den Amerikas erprobt wurde, sieht Harney in potenziierter Form im Spätkapitalismus und seinen den Globus umspannenden Lieferketten, aber auch seinen kleinstteiligen Steuerungssystemen in allen Bereichen der Arbeits- und Lebenswelt fortgeschrieben. »Logistics and supply chain management extend the metrics of line in both directions, toward inputs and outputs which now have their own work rhythms.« (ebd., S. 4) Alles, nicht nur ökonomische Arbeit im engeren Sinne, ist nun reiner Prozess »in the sense of procession, of movement« (ebd.). Was einmal das Subjekt war, ist nurmehr Metrik, reine Kalkulation, die in den materiellen Produkten seiner Arbeit allenfalls als latente Eigenschaft vorhanden ist. So wie der oben mit Tina Campt (2021) beschriebene »White Gaze« den ordnenden, überwachenden und gewaltvollen Blick der Plantagenaufseher verlängert, sieht Harney die Rhythmen, denen Arbeit, Bewegung, Handeln, Denken und Leben im Spätkapitalismus unterworfen sind, in direkter Resonanz mit jenen der Kolonie, mit dem erbarmungslosen Takt der Plantage, der nicht nur auf körperlicher Ebene auf das Subjekt und seine

Arbeitskraft einwirkt, sondern der auch auf psychologischer Ebene agiert, der »das Gehirn [...] auslöscht und zerrüttet« (Fanon, 1978, S. 241).

Hier wird deutlich, dass in der Geste der Objektifizierung oder De-Subjektivierung nicht nur ein wesentliches Charakteristikum des Spätkapitalismus angelegt ist, welcher als ein genuin logistischer bezeichnet werden kann. Es findet sich auch ein entscheidender Hinweis auf die historische Genealogie eben jener Logiken der Verflüssigung und Konnektivität, die der kapitalistischen Logistik in ihrer heutigen Form eigen sind. So fragen Harney und Moten:

Where did logistics get this ambition to connect bodies, objects, affects, information, without subjects, without the formality of subjects, as if it could reign sovereign over the informal, the concrete and generative indeterminacy of material life? The truth is, modern logistics was born that way. [...] Modern logistics is founded with the first great movement of commodities, the ones that could speak. It was founded in the Atlantic slave trade, founded against the Atlantic slave. (2013, S. 92)

Als konstitutive und historisch auf die Gewalt des Versklavungshandels verweisende Eigenschaft der Logistik erkennen Harney und Moten die Auflösung all dessen, was Subjektivität, was Menschlichkeit ausmacht. Hier zeigt sich konkret, was es bedeutet, Logistik als »science of loss« zu denken: Indem sie das Menschliche innerhalb der Warenströme eliminiert, setzt sie einen Humanismus in Wert, dessen innerste Logik auf der Objektifizierung und ökonomischen Verwertung seines *Anderen* beruht. Der verflüssigte, scheinbar immaterielle Strom der Waren, dessen Herstellung und Aufrechterhaltung der innerste Zweck der Logistik ist, wird genealogisch in einem historischen Moment der entmenslichenden kolonialen Gewalt verortet, das sich bis in die Gegenwart fortschreibt: In den Geografien der Ausbeutung, die sich entlang kolonialer Raumordnungen manifestieren, und in einer Logik der logistischen Zirkulation, die Subjekte dem Strom der Dinge unterordnet und so selbst zu Objekten macht.

Was für die kapitalistische Logistik gilt, so möchte ich behaupten, das hallt in der Logistik des Musealen wider.⁴ Auch in der Ausstellung des MAS steht das Objekt im Fokus, wird das Subjekt den Waren, Technologien und Topologien der Logistik untergeordnet, tritt hinter ihnen zurück. Seine Existenz ist allenfalls in Form von Artefakten belegt, scheint hier und da punktuell auf, jedoch strengstens reguliert durch die institutionelle Logik des Museums, durch die Logistik des Musealen. Die Subjektivität der Kolonisierten stellt sich dieser Logik als Hindernis der musealen Präsentation sowie des Narrativs der Kontaktgeschichte dar, das es zu umge-

4 Teile dieses Abschnittes wurden bereits vorab in einem Buchbeitrag veröffentlicht (vgl. Ruhkopf, 2025).

hen oder aus dem Weg zu räumen gilt: »Whatever blocks the way, whatever intensifies the cleave. All must be destroyed« (Manning, 2023, S. 6). Indem die Ausstellung im MAS die Subjektivität der Kolonisierten verdrängt, ästhetisiert und abstrahiert, reproduziert sie auf andere Weise diejenige Geste der Entmenschlichung, der Abschaffung des Subjektes, der logistischen Desubjektivierung, die den dargestellten Zusammenhängen inhärent ist und deren Dekonstruktion das Ziel des Logistischen Museums sein sollte.

All das ist ein wesentliches Charakteristikum einer mächtigen Logistik des Musealen, die nicht nur Dinge und Menschen im Raum anordnet und bewegt, sondern die auch genau steuert, welches Wissen aus den Archiven freigesetzt wird und zirkuliert, was und wer sichtbar ist und wer nicht, welche Geschichte erzählt wird und welche nicht. Es handelt sich um eine Logistik, die Subjekte unsichtbar macht, zum Verstummen bringt, zu Objekten macht. Sie reproduziert implizit die »defective otherness« (Wynter, 2001, S. 26) der Kolonisierten, inszeniert die Protagonist*innen der Ausstellung nicht als Subjekte, sondern zuallererst als Objekte und performt so die *Whiteness* des institutionalisierten europäischen Wissenschaftssystems. Dies soll nicht die Ausparung des Subjektes durch das Museum gleichsetzen mit der unmittelbaren, körperlichen und tödlichen Gewalt der kolonialen Logistik, die in der *middle passage* des transatlantischen Versklavungshandels kulminiert. Es geht vielmehr darum, Analogien zu identifizieren zwischen dem Apparat des Museums und dem der Logistik, also aufzuzeigen, wie Momente der historischen Gewalt sich in epistemischer und ästhetischer Weise im Museum fortschreiben. So wird eine Beziehung hergestellt zwischen verschiedenen Dimensionen, in denen Dinge und zu Dingen gemachte Menschen verwertet werden, sei es in den Netzen der logistischen Warenzirkulation oder in den Displays und Raumarrangements des Museums. Dabei spielt die institutionalisierte Ordnung eine zentrale Rolle, die sowohl in den Logistiken der Kolonisierung und des globalisierten Spätkapitalismus als auch in der institutionellen Formierung des Museums und der aus ihm hervorgehenden Ausstellungen manifest ist.

Wie oben bereits u.a. mit Erin Manning argumentiert wurde, erfordert die Idee der *Race*, um wirksam zu werden, einen stets gewaltvollen performativen Akt der Unterscheidung, der Differenzierung im schlechtesten Sinne: »[Whiteness] is [...] unable, except in total violence, to perform a marked differentiation between what possesses and what is dispossessed because difference, paraontologically, refuses both.« (Manning, 2023, S. 3) Die Operationsweisen der Logistik mit ihren klassifizierenden, aufteilenden, priorisierenden und stratifizierenden Logiken sind dabei entscheidende Agenten dieses Aktes der Rassifizierung. Sie performen den »schizz« (ebd., S. 6), den Bruch zwischen Existenzweisen, der die Vorherrschaft der *Whiteness* wirksam macht. Dies zeigt sich deutlich in den relationalen Logiken der Versklavung und Extraktion, die Kolonie und Metropole, Kolonisierte und Kolonisa-

toren, Objekte und Subjekte in ein mörderisches Verhältnis zueinander zwingen. Es lässt sich aber auch abstrahieren zu einem Funktionsprinzip, das diesen historischen Kontext übersteigt und sich über Jahrhunderte fortschreibt und einsickert in die musealen Ordnungen und Dispositive. In der Ausstellung treten die kapitalistische Logistik, die den Gegenstand der Ausstellung bildet, und die Logistik des Musealen, d.h. die ästhetischen und infrastrukturellen Dispositive der Ausstellung und der Institution in einen Feedback-Loop ein, in dem ihre jeweils eigenen Tendenzen der Objektifizierung und der Fixierung von *Race* sich gegenseitig exponentiell verstärken. Dies ist der Kern der Antwort auf die eingangs gestellte Frage: Wo sind die kolonisierten Subjekte? Das Ensemble von Waren, die Schiffsmodelle, die kongolesischen Kunstgegenstände – sie alle sind Teil des logistischen Dispositivs der Desubjektivierung, des Dispositivs der institutionalisierten *Whiteness*, das subalternen nicht-weißer Subjektivität zunächst nur einen Ort jenseits des Menschlichen zugesteht, das Subjektivierung nur innerhalb des streng regulierten Rahmens logistischer Macht erlaubt.

Interventionen und relationale Subjektivierung

Zwar gibt es ohne Frage Momente in der Ausstellung, in denen eben diese logistische Form der Subjektivierung sichtbar gemacht und reflektiert wird. Allen voran sind hier die Video-Screens zu nennen, auf denen von dem Theatermacher Chokri Ben Chikha und der Schauspielerin Aminata Demba Fragen der Repräsentation, der Kontinuität kolonialer Strukturen und der Handlungsfähigkeit rassifizierter Personen expliziert werden. Jedoch wird nicht der Schritt vollzogen, dies konsequent als inhärenten Teil sowohl des Themas der Ausstellung, des maritimen Handels und seiner Logistik, als auch des Mediums der Ausstellung und der Institution des Museums selbst zu markieren. Zu sehr gehen die Videos unter in der verdinglichten Materialität der Objekte, in der Logistik der Ausstellung.

Wie also ist ein Durchbrechen des Feedback-Loops zwischen den desubjektivierenden Tendenzen der Logistik des Musealen und der musealisierten Logistik denkbar, der das Problem nicht nur sichtbar macht, sondern bestenfalls mögliche Strategien der Intervention erahnen lässt? Ein solches Potenzial scheint in dem »Carriers«-Video und den eingangs beschriebenen Momenten der Irritation, die es bei mir hervorruft, zumindest latent angelegt. Das Video thematisiert koloniale Gewalt bzw. wird durch den Kontext der Ausstellung eine solche Lesart nahegelegt. Gleichzeitig bricht es mit der Erwartungshaltung einer allzu plakativen Darstellung. Es beinhaltet keine explizite körperliche Gewalt, zeigt keine Schwarzen Körper, bedient keinen reduktionistischen Blick auf Kolonisierung im Sinne eines binären, formalisierten Herrschaftsverhältnisses zwischen als präexistent verstandenen »Schwarzen« und »Weißen«. Was im ersten Moment Unbehagen und Irritation hervorruft, könnte auf affektiver Ebene einen Raum des Denkbaren eröffnen. Dieser wäre im

von Erin Manning (2023) beschriebene Sinne ein Raum der Relationalitäten, in dem *Race* erst zu performen und herzustellen wäre, in dem Körpern noch keine Position innerhalb der Eigentumsordnung zugeschrieben wäre und der insofern auch Möglichkeiten der Intervention eröffnen würde. Ein solcher Raum wäre ein para-ontologischer Raum, der, sich der griechischen Bedeutung der Vorsilbe »para« (*neben, nebenher, bei*) entsprechend einer ontologischen Festschreibung von *Race* verweigert, der vielmehr ihr relationales Werden betont, »between, across, deviant in its angular exposition of ontology's limit« (ebd., S. 1). Würde er in seiner Potenz ernst genommen, böte ein solcher Raum die Möglichkeit zu markieren, wie genau all das geschieht: wie *Race* in der relationalen Anordnung der Logistik wirksam wird und welche fatalen Folgen für Subjektivität ebenso wie Körperlichkeit dabei entfaltet werden.

Was ist der Grund dafür, dass dies in der Ausstellung nicht geschieht, dass diese Überlegung im Konjunktiv geschrieben werden muss? Zwei Gründe fallen hier ins Auge. Der erste kristallisiert gewissermaßen stellvertretend für weite Teile der Ausstellung an dem »Carriers«-Video. So gerät hier die Frage der Kolonisierung und Versklavung zu einem Aspekt unter vielen, der unter der sehr allgemeinen Überschrift »humans as cargo« (Koen Broes, Interview am 11.09.2024) subsumiert wird. Sie wird unterschiedslos eingereiht zwischen touristische Reisen, Kreuzfahrten und sämtliche Formen der Migration. Diese erstaunliche Komplexitätsreduktion ignoriert die historische und politische Signifikanz kolonialer Zusammenhänge und auch die Rolle, die sie für die anderen genannten Kontexte spielt. Damit steht das Video gewissermaßen symptomatisch für die Subsumierung der gewaltvollen Aspekte des Seehandels unter dem Signum der Kontaktgeschichte, die sich auch an anderen Stellen der Ausstellung findet. »Humans as cargo« impliziert somit ein machtblindes, ahistorisches Bild dessen, was Warenverkehr zur See in einem kolonialen Kontext bedeutet, vielleicht sogar, was er in seinem Kern ist: ein gewaltvolles Regime der Zirkulation, das globale Herrschaftsbeziehungen realisiert und Subjekte erbarmungslos seinem extraktiven Rhythmus unterwirft.

Der zweite Grund für das Scheitern des Videos ist, dass hier ein unspezifisches, quasi universalistisches Verständnis dessen agiert, was als »menschlich« erscheint. Dieses ignoriert die historischen Gewaltformen, die innerhalb dieser Kategorie verzeichnet sind bzw. die aus ihr erst hervorgehen. Es übersieht, dass das Menschliche immer auch den Ausschluss des Nicht-Menschlichen impliziert, die Abgrenzung zur »defective otherness«, die, wie oben mit Wynter gezeigt, oft synonym ist mit dem Nicht-Weißen (2001, S. 26). Insofern balanciert der Verzicht auf die Markierung der Körper im Video als rassifizierte Körper auf einem schmalen Grat zwischen ontologischer Unbestimmtheit im beschriebenen Sinne, also einem potenziellen Raum der Reflexion über die onto-epistemische Macht der Logistik als »science of whiteness«, und einer gefährlichen *color blindness* (Bonilla-Silva, 2003), also

der Weigerung, *Race* und Rassifizierung als historisch gewachsene soziale Tatsachen mit realen materiellen Konsequenzen anzuerkennen.

Dass fast die gesamte Arbeit, »den menschlichen, emotionalen und taktilen Aspekt der beförderten Güter« (Broos, 2021) sichtbar zu machen, von dem Video getragen werden muss und dass dieses dabei fast unausweichlich scheitert, ist nicht zuletzt ein Problem des Archivs. Museen gehen bei der Entwicklung von Ausstellungen traditionell von dem aus, was sich in ihren Sammlungen befindet, entwickeln Narrative und räumliche Konzepte ausgehend von den materiellen Artefakten, die für das jeweils gewählte Thema zur Verfügung stehen. Der Materialbestand strukturiert somit die Erzählung, bietet Ankerpunkte für das, was repräsentiert, was gezeigt wird. Kurz gesagt: Was nicht da ist, kann nicht ausgestellt werden. Dass daraus meist, wie auch hier im MAS, eine zuvorderst europäische, vom Standpunkt der Institution ausgehende und die Position der kolonisierten Subjekte nur indirekt und verdeckt aufnehmende Perspektive resultiert, ist also ein infrastrukturelles Problem der Institution des Museums. So wurde ein großer Teil der sogenannten afrikanischen Sammlung des MAS von europäischen Händlern wie dem oben genannten Henry Pareyn unter Umständen erworben, die selbst wenn sie den geltenden rechtlichen Ansprüchen an einen legitimen Kauf entsprachen, als Raub bezeichnet werden müssen (Block, 2021; Stanard, 2020).⁵ Die Sammlung des Museums ist daher, mit der Schriftstellerin Dionne Brande gesprochen, ein

catalogue of coloniality; a file, a list, a book, an enumeration usually consistent with coloniality, containing information where Black life may limn through but not be deemed as subject of the information. [...] a resource of, and for, curations of coloniality. (2023, S. 251)

Hier zeigt sich die kybernetische Tendenz der Logistik, alles Affektive, Sinnliche und Subjektive auf den Status von berechenbaren und prozessierbaren Daten zu reduzieren, den Menschen als »information machine« (Pias, 2016, S. 16) zu betrachten, und verbindet sich mit der immanent rassifizierenden Dimension der Institution. Diese ist tief mit der Geschichte der gewaltsamen Akkumulation von Wissen und Reichtum verwoben. Ihre Sammlung ist eine koloniale Sammlung in einer in sich kolonialen Institution, die allem und allen den Status von Informationen zuschreibt und so dem kuratorischen Zugriff ultimativ zugänglich macht.

Museen auf der ganzen Welt sind vor diesem Hintergrund mit der Aufgabe konfrontiert, ihre Sammlungen auf eine Weise zu reinterpretieren und zu rekontextua-

5 Der Kurator und Kunsttheoretiker Bonaventure Ndikung schreibt dazu: »What is a legal acquisition [...] when one's partner is on the other end of the barrel of a gun?« (Ndikung, 2020, S. 33)

lisieren, die die Objekte aus dem Zugriff der Institution entlässt, die die Institution mit ihrer eigenen Kolonialität konfrontiert, die das koloniale Archiv gegen den Strich liest. Dabei geht es darum, einen Raum zu eröffnen, in dem andere Lesarten möglich werden, in dem die Kolonisierten, die in den Sammlungsbeständen Objektivierten, (wieder) zu sprechenden Subjekten werden können. Auch das MAS unternimmt durchaus Anstrengungen, die Herkunft seiner Sammlungsbestände aufzuarbeiten und einen angemessenen Umgang damit zu finden. Es betreibt umfangreiche Provenienzforschung (MAS, o.D.) und Ausstellungen wie *100x Congo* sind Versuche, einen anderen Blick auf die Sammlungen zu eröffnen. Doch sind dem Grenzen gesetzt. Was tut man, wenn bestimmte Dimensionen der Geschichte einfach in der Sammlung fehlen, wenn ihr Fehlen das Prinzip der Sammlung ist?

In ihrem Text »Venus in Two Acts« (2008) entwickelt Saidya Hartman Strategien eines Umgangs mit dem Problem, das sich aus der nahezu vollständigen Abwesenheit Schwarzer Frauen im Archiv der Versklavung ergibt. Diese existierten im Archiv nur als Objekte libidinöser Fantasien, als der Gewalt unterworfenen Opfer, als Zahlen, als Datenpunkte der Logistik der Versklavung. »The archive is, in this case, a death sentence«, schreibt Hartman, »a tomb, a display of the violated body, an inventory of property, a medical treatise on gonorrhea, a few lines about a whore's life, an asterisk in the grand narrative of history« (ebd., S. 2). Hartman fragt also nach Möglichkeiten, dieser Gewalt der Archive entgegenzutreten: »redressing the violence that produced numbers, ciphers, and fragments of discourse, which is as close as we come to a biography of the captive and the enslaved« (ebd., S. 3). Es gilt dabei, das Vorhandene neu zusammenzusetzen, einen Weg zu finden, mit den Lücken im Archiv umzugehen, sie nicht zu füllen, sondern sie als Resonanzräume dessen zu verstehen, was zwar nicht explizit dokumentiert, aber im Dokumentierten latent vorhanden ist und sich in diesen Resonanzräumen einem neuen, einem die hegemoniale Überlieferung unterlaufenden Narrativ anzunähern. So fragt Hartman:

[W]hat are the lineaments of this new narrative? Put differently, how does one rewrite the chronicle of a death foretold and anticipated, as a collective biography of dead subjects, as a counter-history of the human, as the practice of freedom? How can narrative embody life in words and at the same time respect what we cannot know? How does one listen for the groans and cries, the undecipherable songs, the crackle of fire in the cane fields, the laments for the dead, and the shouts of victory, and then assign words to all of it? Is it possible to construct a story from ›the locus of impossible speech‹ or resurrect lives from the ruins? (ebd.)

All das bedeutet nicht, so stellt Hartman klar, den im Archiv Abwesenden eine Stimme zu geben, ihnen Worte in den Mund zu legen, die niemals gesagt wurden, Gedanken zu erfinden, die niemand gedacht hat. Es geht vielmehr um die Entwicklung

einer ästhetischen Strategie, die eine Ahnung davon gibt, was *vielleicht* gesagt und gedacht wurde, ein explizit als solches markiertes Spekulieren über die Existenz derer, denen das Archiv keine Existenz zugesteht, ein Reaktivieren ihrer Existenz auf affektiver Ebene. Ein solches Verfahren bezeichnet Hartman mit dem Begriff der »critical fabulation« (ebd., S. 11). Gemeint ist eine Form des Schreibens in der verschwommenen Zone zwischen Historiografie und Fiktion, »not to give voice to the slave, but rather to imagine what cannot be verified, a realm of experience which is situated between two zones of death – social and corporeal death – and to reckon with the precarious lives which are visible only in the moment of their disappearance« (ebd., S. 12). In diesem Sinne ist *critical fabulation* nicht allein eine Intervention in das Archiv und eine Auseinandersetzung mit seinen Leerstellen, sondern vor allem eine Gegenbewegung zu den darin verwurzelten Prozesse der (De-)Subjektivierung.

Wie kann dies dabei helfen, einen anderen Umgang mit den in der Ausstellung verhandelten Gegenständen und den darin latent implizierte Subjekten zu finden? An dieser Stelle muss abermals der produktive Charakter von Subjektivierungsprozessen hervorgehoben werden, muss der Fokus innerhalb des Spannungsfeldes »Unterwerfung/Subjektivierung« (Foucault, 1977, S. 283) in Richtung letzterer gelenkt werden. So ist das Subjekt nicht nur ein passives Produkt der Mächte, sondern verweist immer auch auf ein produktives Moment. Es geht nicht allein um Beherrschung und Zurichtung, sondern ebenso darum, dass das Subjekt sich auf diese oder jene Weise selbst gewahr wird, sich auf eine bestimmte Weise in Relation zu seiner Umwelt und zu anderen Subjekten, seien es Individuen oder Kollektive, platziert. Der Psychiater und Philosoph Félix Guattari fasst dies in einer von ihm als provisorisch bezeichneten Definition von Subjektivität zusammen als

[t]he ensemble of conditions which render possible the emergence of individual and/or collective instances as self-referential existential territories, adjacent, or in a delimiting relation, to an alterity that is itself subjective. (Guattari, 1995, S. 9)

Subjektivität ist hier insofern als selbstreferentiell beschrieben, als sie autopoietisch ist. Sie ist kein passives Resultat auf das Individuum einwirkender ihm äußerlicher Kräfte. Vielmehr produziert das Subjekt sich selbst, entsteht aus sich selbst heraus, schreibt sich selbst auf Grundlage seiner eigenen Erfahrungen und (Selbst)Wahrnehmungen. Dies findet jedoch nicht im luft- und geschichtsleeren Raum statt, sondern ist in Prozesse der De- und Reterritorialisierung eingebunden, wie Deleuze und Guattari sie in ihrem Buch »Tausend Plateaus« (1992) beschreiben: in ständiger Veränderung begriffene, dadurch jedoch materiell nicht weniger wirkmächtige, historisch und räumlich situierte Assoziationen von Bedeutungen, Zeichen, Materialitäten, Intensitäten (ebd., S. 20f). In diesem Sinne eröffnet die von Guattari hier

vorgeschlagene Perspektive auf das Subjekt immer auch einen Blick auf einen offenen Prozess der Subjektivierung, der zwar nicht außerhalb der Zugriffe von Machtapparaten liegt, diesen jedoch auch nicht vollständig ausgeliefert ist. Vielmehr handelt es sich um kollektiv bzw. in Abhängigkeit von sozialen Gefügen vollzogene formative Prozesse, die Möglichkeiten zur emanzipatorischen Intervention eröffnen, in denen immer auch das Potenzial *anderer* Subjektivierungsweisen zumindest latent mitschwingt. So argumentiert Guattari weiter, die Produktion von Subjektivität könne durch bestimmte affektive Prozesse, insbesondere in Resonanz mit ästhetischen Praktiken, aktiv von dominanten Strukturen losgelöst und geöffnet werden: »One creates new modalities of subjectivity in the same way that an artist creates new forms from the palette.« (1995, S. 7)

In diesen Überlegungen scheint eine Ahnung auf davon, was ein Logistisches Museum hinsichtlich seiner Subjektivierungsweisen leisten könnte oder müsste. Es eröffnet sich ein Blick auf einen Prozess des Fabulierens, in dem andere Weisen des In-der-Welt-Seins und des Miteinanders denkbar werden. Das beschriebene »Carriers«-Video und das darin angelegte Moment der Irritation haben vor diesem Hintergrund durchaus das Potenzial, auf diese Lücke im logistischen Archiv hinzuweisen und einen Prozess der Reflexion anzustoßen sowie die Prozesshaftigkeit von Subjektivierungsweisen vor Augen zu führen. Die Körper der Performer*innen und der eigentümlich behutsame Rhythmus ihrer Bewegung könnten Ausgangspunkte bieten für die Markierung dessen, was hier *nicht* gezeigt wird: Schwarze Körper, Schwarze Subjektivität und der Rhythmus der Plantagenarbeit, dem diese historisch unterworfen sind. Sie könnten in eine Richtung deuten, in der Spekulation darüber möglich wird, was jenseits dieses Rhythmus liegt, könnten den Ausgangspunkt der Erzählung vom Boot ans Land verlagern. Dem *white gaze* der Institution müsste dann ein Blick entgegengesetzt werden, der verbindet statt trennt, ein »Black gaze«, wie Tina Campt ihn beschreibt, ein »set of viewing relations that refuses to reduce individuals to the status of objects to be consumed« (2023, S. 259).

Im Bereich der Literatur sind solche ästhetischen Strategien bereits mehrfach beschrieben. Neben Hartmans *critical fabulation* ist dabei das zu nennen, was Christina Sharpe »wake work« nennt:

A method along the lines of a sitting with, a gathering, and a tracking of phenomena that disproportionately and devastatingly affect Black peoples any and everywhere we are. I've been thinking of this gathering, this collecting and reading toward a new analytic, as the wake and wake work, and I am interested in plotting, mapping, and collecting the archives of the everyday of Black immanent and imminent death, and in tracking the ways we resist, rupture, and disrupt that immanence and imminence aesthetically and materially. I am interested in how we imagine ways of knowing that past, in excess of the fictions of the archive, but not

only that. I am interested, too, in the ways we recognize the many manifestations of that fiction and that excess, that past not yet past, in the present. (Sharpe, 2016, S. 13)

Nicht nur die Metapher des *wake*, die in einer ihrer vielen Bedeutungen (siehe Kap. 3.2) auf das von einem fahrenden Schiff verdrängte Wasser verweist, das oft noch lange Zeit als Verwirbelungen an der Oberfläche von dessen Route zeugt, binden dieses Programm zurück an das der Ausstellung, an das Programm eines Logistischen Museums. Vielmehr ist der von Sharpe hier skizzierte Modus der Auseinandersetzung mit einer andauernden Vergangenheit, eines Fragens nach den Effekten einer Logistik der Rassifizierung, einer Arbeit mit und gegen das Archiv und die Entwicklung ästhetischer und materieller Strategien der Subjektivierung etwas, das angesichts der in der Ausstellung angelegten Problemlagen dringend geboten scheint. Diese Arbeit kann sicherlich nicht von der Institution des Museums allein geleistet werden, nicht von dem Filmemacher Koen Broes und auch nicht von dem kuratorischen Team der Ausstellung. Zu verwoben ist die Institution mit historischen Formen der Gewalt und der *Whiteness*, die in seine Repräsentations- und Sammlungspraktiken eingeschrieben sind. Auch wäre es anmaßend und seinerseits gewaltvoll, in diesem Text selbst solche Spekulationen vorzunehmen, konkret zu benennen, wie eine andere Logistik des Musealen und infolge dieser eine andere Form der Subjektivierung aussehen würde. Sowohl Hartmans *critical fabulation* als auch Sharpes *wake work* implizieren einen Ort, von dem aus diese Arbeit gemacht werden kann, und dieser Ort ist weder meiner noch der der Ausstellungsmacher im MAS. Es geht diesen Ausführungen vielmehr darum, einen Modus der theoretisch fundierten Kritik zu finden, in dem zumindest die Möglichkeit dieser Praktiken aufscheint. Dies ist eine zentrale Anforderung an ein Logistisches Museum: eine Form des Arbeitens, eine ästhetische und epistemische Praxis zu finden, die die Prekarität der kolonisierten Subjekte nicht reproduziert und verstärkt, sondern als Problem sichtbar macht, und die einen Ausweg aus dieser Prekarität aufzeigt. Als Infrastruktur der Kritik muss das Museum einen Prozess ermöglichen, der den Blick auf diese Gewalt lenkt und der irritiert, der sich Besucher*innen ihrer eigenen Position gewahr werden lässt und damit die Voraussetzung schafft für andere Formen der Sichtbarkeit, der Repräsentation, der Teilhabe, der Subjektivierung. Seine Aufgabe muss es sein, einen Raum zu schaffen, in und mit dem *critical fabulation* oder *wake work* praktiziert werden kann. Es muss eine Infrastruktur zur Verfügung stellen, in der Subjektivierung auf eine andere Weise aktiviert werden kann, die das gewaltsam unsichtbar Gemachte sichtbar werden lässt und die eine Kritik der hegemonialen Logistiken des Archivs zu ihrem politischen Projekt macht.

5.4 Kondensat II

Die im MAS untersuchte Musealisierung von Logistik kann als eine Musealisierung von Relationalität verstanden werden, als eine Auseinandersetzung mit Verbindungen zwischen heterogenen Entitäten und deren loser Zusammenführung zu rhizomatischen Assoziationsketten entlang von Warenwegen. Dies schreibt sich auf räumlicher Ebene in die Architektur der Ausstellung ein. Dabei resoniert die Logistik des musealen Raumes mit dem Raum der kommerziellen Logistik, mit der räumlichen Logik der Logistik als solcher. Sie adaptiert deren Funktionsweise, spiegelt sie gewissermaßen unter veränderten Vorzeichen wider. Dabei bleiben immer Falten bestehen, Fluchtlinien, die aus der Linearität des szenografischen Konzeptes herausführen, die diese aufbrechen und sich auch der Darstellbarkeit auf Plänen und Grundrisszeichnungen entziehen. Die Objekte und die in ihnen aufgehobenen raumzeitlichen Assoziationen sprengen das lineare Ordnungsmuster, werfen Falten im Raum auf und aktivieren virtuelle Relationen. Sie erweitern die Radien sowohl der körperlichen Bewegung durch den Raum als auch die der zirkulierenden Diskursivierung von Logistik. Eine der Einhegung, Klassifizierung und Objektifizierung des Museums gegenläufige Logistik des Musealen bleibt also stets virtuell angelegt.

Anhand der Videoprojektion aus der Reihe »Carriers« und dem darin behandelten Thema der Verschiffung von Menschen zeigt sich eine entscheidende Verkomplizierung dieser Spannung in Richtung der Frage nach dem Subjekt der Ausstellung, genauer: nach dem ausgestellten Subjekt, das den objektifizierenden Kräften des Museums ausgesetzt ist und in der Materialität der Ausstellung zu verschwinden droht. Hier wird die rassifizierende und desubjektivierende Dimension der Logistik erkennbar, die wiederum auf zwei historische Genealogien verweist. Zunächst zeigt sich die Logik der Institution des Museums, welche per se wenig Raum für Subjektivität lässt bzw. diese streng reguliert und in seiner Funktion als Disziplinierungsapparat zurichtet. Insbesondere das außereuropäische »Andere« wird dabei einer historischen Tendenz folgend zum (Anschauungs-)Objekt gemacht und der Subjektivität der westlichen Museumsbesucher*innen gegenübergestellt. Auch dies ist Teil der Logistik des Musealen: eine klare Hierarchisierung zwischen Subjektpositionen bzw. die Unterordnung dieser unter die Priorisierung der Objekte. Vor allem aber ist die Tendenz der Objektifizierung, der Auslöschung des Subjektes im Gegenstand der Ausstellung, im Komplex der kapitalistischen Logistik angelegt. Dies geht zurück zu ihren historischen Ursprüngen im transatlantischen Versklavungshandel und schreibt sich fort in den verflüssigten Warenströmen der Gegenwart, der menschliche Souveränität und Subjektivität im Wege steht. Es hallt in der Musealisierung von Logistik wider und resoniert mit den objektifizierenden Tendenzen, die der Logistik des Musealen zu eigen sind.

Somit wird deutlich: Eine im kritischen Sinne logistische Museumspraxis muss diesen Prozess angreifen, muss transparent machen, wie sehr sie selbst, aber auch ihr Gegenstand mit historisch verankerten Mechanismen der Klassifizierung und Rassifizierung verwoben ist. Sie muss die infrastrukturellen Bedingungen ihrer eigenen Kritik schaffen, muss einen Raum eröffnen, in dem das besuchende Subjekt und das musealisierte Subjekt zueinander in Resonanz treten können, in dem deren Ko-Konstitution transparent gemacht wird und andere Möglichkeiten der Subjektivierung aufscheinen. Anstelle einer Logistik des Musealen, die *Whiteness* performat und reproduziert, braucht es eine machtkritische, explizit antirassistische, antilogistische Logistik des Musealen. Es braucht andere Formen der Darstellung und des Zeigens, die fühlbar sind und affizieren, die über die tradierten Ästhetiken und Epistemologien der rationalistischen Moderne hinausweisen. Gesten des Zeigens müssen zu Gesten der Aktivierung und Affizierung werden, die die etablierten Logistiken des Musealen nicht nur sichtbar und durchschaubar machen, sondern davon ausgehend auch Möglichkeiten zu ihrer Überwindung aufzeigen, Möglichkeiten einer anderen, relationalen, solidarischen Subjektivierung.