

1. Einleitung

1.1 Intro: Zwei logistische Vignetten

Hamburg, 7. September 2020

An einem sonnigen Spätsommertag nähere ich mich der Spitze des Schumacherwerder, einer Landzunge am Rande des Hamburger Hafens. 1967 war hier das Überseezentrum, eines der seinerzeit modernsten Logistikzentren der Welt, eröffnet worden. Nur ein Jahr später machte mit der *American Lancer* das erste Containerschiff in Hamburg fest. Es dauerte nicht lange, bis das Zentrum mit seinen auf Stückgutumschlag ausgelegten Infrastrukturen nicht mehr den aktuellen Anforderungen der Hafenlogistik entsprach und mehrmals umgebaut, umgenutzt und 2016 endgültig aufgegeben wurde. Heute ist das brachliegende Areal Teil des Stadtentwicklungsgebiets Kleiner Grasbrook, einem sogenannten Innovationsstadtteil auf ehemaligen Hafenflächen. Arbeiten, Wohnen und kulturelle Angebote sollen hier in enger Nachbarschaft durchmischt werden. Als erstes Leuchtturmprojekt dieses neuen Stadtteils soll Ende der 2020er Jahre der Neubau des Deutschen Hafenmuseums auf dem Gelände des ehemaligen Überseezentrums eröffnet werden.

Aktuell jedoch stehen hier noch halb verfallene Lagerschuppen und Verwaltungsgebäude, LKW-Rampen und Gleisanlagen. Um auf die Spitze der Landzunge zu gelangen, muss ich über zwei Flutschutzmauern steigen, mich durch ein Birkenwäldchen kämpfen und mit Brombeeren überwucherten Bahnschienen folgen, an deren Ende sich mir schließlich ein weiter Blick die Elbe hinab bietet. Kurz nach meiner Ankunft tritt ein Mann aus den Brombeerbüschen. Er grüßt und beginnt, sein Stativ in Stellung zu bringen und darauf eine Kamera zu montieren. Wir sind beide aus dem gleichen Grund hier: Die Viermastbark *Peking*, die Anfang des 20. Jahrhunderts zwischen Chile und Hamburg verkehrte, beladen mit Salpeter aus der Atacama-Wüste, wird heute in ihren ursprünglichen Heimathafen Hamburg geschleppt. Nach jahrzehntelangem Aufenthalt in New York als Teil des *Southstreet Seaport Museum* soll sie nun, frisch restauriert für einen zweistelligen Millionenbetrag, als Aushängeschild des neu gegründeten Deutschen Hafenmuseums inszeniert werden. Sein Vater habe im Museum für Hamburgische Geschichte

gearbeitet, erzählt mir der Mann, deshalb habe er in seiner Kindheit viel mit alten Schiffen zu tun gehabt. Inzwischen sei er jedoch »eher fotointeressiert als schiffsinteressiert« und hoffe, wie ich, von hier einen guten Blick auf die in den Hafen einlaufende Viermastbark zu haben.

Langsam gerät die *Peking* in den Blick, von zwei Schleppern wird sie die Elbe hinaufgezogen, rechts von ihr die schillernde Fassade der Elbphilharmonie, links der stählerne Bau des *Stage Musicaltheaters*, hinter ihr die Kirchtürme der Innenstadt. Sie ist umringt von einer Eskorte aus kleineren Schiffen, teils unter Segeln, teils motorbetrieben. Direkt davor versprüht ein Feuerlöschboot Wasser in alle Richtungen, die gelben Masten der *Peking* verschwinden fast hinter dem weißen Nebel der Fontänen. Bereits seit Monaten machen die lokalen Medien Stimmung und inszenieren die Ankunft des Schiffs – fast immer ist von einer Rückkehr nach Hause die Rede – als massenmediales Großereignis. Dass das Schiff heute nach Hamburg kommt, ist ein Meilenstein in der Entwicklung des Deutschen Hafenmuseums, jener Institution, die ausgehend vom Hafen als Knotenpunkt globaler Warenströme die Vernetztheit der Welt erklären will.

~

Atacama-Wüste, Chile, 6. Oktober 2023

Drei Jahre später betrete ich gemeinsam mit Rodolfo Andaur, Kurator und Forscher aus Iquique, das Restaurant Flor de Huara, »Blume von Huara«. Blumen habe ich keine gesehen auf der Fahrt in diesen kleinen Wüstenort, wo die Panamericana die nach Westen führende Ruta 15 kreuzt, dafür Staub, Steine, vereinzelt ein paar windgebeugte Tamarugal-Bäume. Dazwischen immer wieder die materiellen Zeichen der in dieser Gegend allgegenwärtigen Bergbauindustrie: gigantische Becken, in denen Iod und Lithium destilliert werden, kilometerlange Rohrleitungen, die die großen Salzminen der Region mit Wasser versorgen, und vor allem: schwer beladene LKWs, die im Minutentakt die kurvige Straße in Richtung des Hafens von Patache hinunterdonnern, oder Tankwagen mit Schwefelsäure auf dem Weg zu den Kupferminen im Landesinneren. »Acid Route« werde dieser Teil der Panamericana daher auch genannt, hatte Andaur mir erklärt und sich bemüht, die Tanklaster stets so schnell wie möglich zu überholen. »It's very dangerous to drive behind them.«

Kaum haben wir uns an unserem Tisch niedergelassen, ruft Andaur erstaunt aus: »That's Silvio, the director of Humberstone!« Er winkt einem älteren Herrn, der gerade den Gastraum betritt. Humberstone ist eine von zwei stillgelegten Salpeterwerken nahe Iquique, die als Freilichtmuseen der Öffentlichkeit zugänglich sind. Seit 2005 sind sie bei der UNESCO als Welterbe gelistet. Silvio Zerega, praktisch gekleidet in Outdoor-Kleidung mit einem Sonnenhut mit dem Logo des Bergbaukonzerns SQM auf dem Kopf, bittet uns an seinen Tisch, wo er mit zwei Mitarbeiter*innen zu Mittag isst. Andaur stellt mich vor, erläutert auf Spanisch mein Forschungs-

projekt. Mangels Sprachkenntnis verstehe ich nur einzelne Stichworte: »Hamburg«, »Museo del Puerto«, »Salitre«, »Peking«. Als der Name des Schiffes fällt, zeigen die drei Museumsmitarbeiter*innen sich erstaunt. Die *Peking* sei nicht mehr in New York? fragen sie. Die Sprachbarriere verhindert ein echtes Gespräch. Später im Auto erklärt mir Andaur, Zerega habe sich immer gewünscht, die *Peking* nach Iquique zu holen, und bereue es nun, dafür nicht rechtzeitig Geld bei einem der in der Region aktiven Bergbaukonzerne eingeworben zu haben.

Am Nachmittag desselben Tages fahren wir eine steile Küstenstraße hinab, hinter uns liegen mehrere Stunden Fahrt durch die Wüste. Von den Höhen der Küstenkordillere aus bietet sich uns ein Blick über den kleinen Ort Pisagua, einst eine Stadt mit mehreren zehntausend Einwohner*innen, heute eher ein Dorf mit nur einigen wenigen bewohnten Häusern. Als erstes sticht der Friedhof ins Auge. Die Kreuze werfen harte Schatten auf den grauen Wüstenboden, aus der Höhe betrachtet ergibt sich daraus ein gleichmäßiges, fast geometrisches Muster. Ursprünglich habe sich hier eine Indigene¹ Begräbnisstätte befunden, erzählt Andaur. Ende des 19. Jahrhunderts sei Pisagua dann ein wichtiger Umschlagplatz im Salpeterhandel geworden. Später befand sich hier ein Konzentrationslager des Pinochet-Regimes, erst in den 1990er Jahren wurde noch ein Massengrab entdeckt.

Noch immer ragen die steinernen Molen des früheren Salpeterhafens in den Pazifik. Hier wurde einst der in Säcken verpackte Salpeter auf Barken geladen und zu den weiter draußen auf Reede liegenden Frachtseglern gebracht, die den kostbaren Rohstoff nach Hamburg und in andere europäische Häfen transportierten. Allein die *Peking* hatte Stauraum für 67.000 Salpetersäcke, entsprechend einem Gewicht von rund 4700 Tonnen. Auf unserer Fahrt durch den Ort passieren wir mehrere einstmals imposante, heute überwiegend verfallene Holzbauten im Kolonialstil, die von dem früheren Wohlstand des Ortes zeugen: das repräsentative Bahnhofsgebäude, das Theater, das seinerzeit moderne Krankenhaus. »National Heritage« steht auf einem Schild davor. Dennoch fehle nicht mehr viel, dann würden all diese wichtigen architektonischen Zeitzeugnisse einfach einstürzen und ein Stück wichtiger Geschichte begraben, sagt Andaur. Der Salpeterhandel war und ist so prägend für diese Region wie wenig anderes. Er transformierte die Landschaft der *Pampa* radikal, extrahierte Mehrwert aus den Böden, aber auch aus den Körpern der Arbeiter*innen, schuf globale Netzwerke der Zirkulation und führte zur Herausbildung einer multiethnischen Arbeiter*innenklasse, welche eine konstitutive Rolle in der chilenischen Gewerkschaftsbewegung spielte.

1 Im Anschluss an dekoloniale Diskurse schreibe ich das Wort »Indigen« mit großem *I*. Dies betont eine spezifische historische Erfahrung und eine damit verbundene Widerständigkeit. So soll der politische Gehalt von Indigenität gegenüber einer fremdkonstruierten ethnischen Zuschreibung behauptet werden (Tuck & Yang, 2012, vgl. auch Fußnote 2).

Ich muss wieder an Silvio denken und seinen Wunsch, die *Peking* nach Chile zu holen. Wäre das Schiff in Iquique nicht tatsächlich besser aufgehoben als in Hamburg? Hat Chile als das Land, auf dessen Ausbeutung der Hamburger Salpeterreichtum fußt, nicht ein größeres Anrecht auf dessen materielle Zeugnisse als das Land der Profiteure? Welche Geschichten würden hier mit der *Peking* erzählt? Wer würde sie erzählen, wer finanzieren? Und welche Brücken in andere Zeiten und an andere Orte ließen sich damit schlagen?

~

Der Gegenstand dieser Arbeit liegt im Zwischenraum dieser zwei Vignetten. Es geht um die Frage, wie die vielgestaltigen Zusammenhänge des Welthandels im Museum verhandelt und dargestellt werden können, welche Potenziale dies birgt, welche Probleme es mit sich bringt und wie diese beschrieben und theoretisiert werden können. Weit über die beschriebenen Situationen hinaus geht es um Museen, die Schiffe, Häfen und die Mobilität von Dingen über die Weltmeere zum Ausgangspunkt nehmen, um so Fragen der globalen Vernetztheit zu thematisieren. Es geht um räumliche und zeitliche, ökonomische und politische sowie um symbolische und erzählerische Relationen, die in Ausstellungen, Sammlungen und anderen musealen Formaten thematisiert und produziert werden und deren Teil sie selbst sind. Es geht um die Zirkulation von Dingen und Menschen, um ihre Bewegung zwischen und in Räumen, aber auch um die Zirkulation von Wissen, Diskursen und Affekten. Kurz: Es geht um Relationalität als solche, um die Frage, wie in der und durch die Bewegung von Entitäten diese zueinander in Beziehung gesetzt werden, wie ihre Existenzen miteinander verflochten werden. Diese Frage ist nicht nur konstitutiv für die weltumspannenden Zyklen des gegenwärtigen und historischen Kapitalismus mit all seinen Transportwegen, logistischen Korridoren, Produktionsstätten und Konsumorten. Sie ist ebenso in den untersuchten Museen selbst situiert, in ihren architektonischen Formen, ihren Sammlungen, ihren Ausstellungen, ihren Zeichensystemen und Vermittlungsmedien. Wie ich in dieser Arbeit zeigen möchte, können diese relationalen Anordnungen als logistische Anordnungen bezeichnet werden, handelt es sich bei den untersuchten Museen um Beispiele dessen, was ich mit dem Begriff des *Logistischen Museums* greifen möchte.

1.2 Das Logistische (im) Museum

Der Begriff der Logistik bezeichnet die »art and science of moving goods, people and information to maximize profit« (Zieger, 2022, S. 43). Seit den 1960er Jahren ist eine gewaltige Industrie entstanden, die an einer stetigen Optimierung der globalen Ströme von Waren und Informationen arbeitet. Die Einführung des standardisierten Frachtcontainers und des Managementparadigmas der Gesamtkostenanalyse, welche alle Schritte von der Fertigung eines Produktes bis zu seinem endgültigen Verbrauch in eine alles umfassende Kalkulation integriert, sorgten für enorme Effizienz- und damit Profitsteigerungen in diesem Bereich und machten den zuvor meist peripher gedachten Sektor der Distribution zu einem neuen Feld kapitalistischer Wertschöpfung (Dommann, 2023; Cowen, 2014). Auf den Weltmeeren, auf der Straße, auf der Schiene oder in den Lagerhäusern und Versandzentren – überall ging es fortan es darum, Dinge auf möglichst effiziente und kostengünstige Weise von A nach B zu transportieren, immer zu der Zeit und in der Menge, in der sie genau dort gebraucht werden. Doch nicht nur die durch den Begriff bezeichneten Phänomene, sondern auch der Begriff selbst prägen unsere Gegenwart. So hat der vor seiner Adaption in den Managementjargon vor allem von Militärstrateg*innen verwendete Terminus der Logistik einen festen Platz im alltäglichen Sprachgebrauch. Für organisatorische und koordinatorische Herausforderungen jedweder Art, sei es den Ausbau der Energienetze, die Planung einer musikalischen Großveranstaltung oder die Bereitstellung flächendeckender PCR-Tests während der Covid 19-Pandemie, wird die Phrase von der sprichwörtlichen »logistischen Meisterleistung« bemüht.

In Abgrenzung sowohl zu einem betriebswirtschaftlich geprägten wie auch zu einem Alltagssprachlichen Verständnis soll hier ein theoretisch fundierter, kritisch-reflexiver Logistikbegriff in Anschlag gebracht und für die Untersuchung der im Fokus stehenden Museen nutzbar gemacht werden. Diesen Begriff entlehne ich einem vielstimmigen und interdisziplinären Diskursfeld, welches als »Critical Logistics« (Chua et al., 2018, S. 618; Coe, 2020, S. 2) oder »critical logistics studies« (Hockenberry et al., 2021, S. 2), im Folgenden meist als Logistikkritik oder kritische Logistikforschung bzw. -theorie übersetzt, bezeichnet werden kann. Ausgehend von Perspektiven der Arbeitssoziologie und der kritischen Geografie (Bonacich & Wilson, 2008; Cowen, 2010) werden diese Debatten ab den 2010er Jahren immer weiter ausdifferenziert und in andere Felder erweitert. In den Medienwissenschaften, der politischen Theorie oder den Black Studies wird Logistik als machtdurchdrungene und oft gewaltvolle Praxis der Koordination und Organisation der Ströme von Kapital, Waren, Körpern und Informationen theoretisiert und zum Ausgangspunkt kritischer Gegenwartsanalysen gemacht. In Kapitel 3 werde ich ausführlich auf diese Diskurse eingehen und herausarbeiten, welches Verständnis von Logistik sich daraus synthetisieren und für die weitere Arbeit nutzbar machen lässt. Vorerst soll hier

nur ein kursorischer Überblick über entscheidende Positionen und Interventionen innerhalb dieses Diskurses der Logistikkritik gegeben werden.

Dabei bildet Deborah Cowens kanonisches Buch »The Deadly Life of Logistics« (2014) einen wichtigen Ausgangspunkt. Cowen zeichnet darin akribisch die historische Genealogie der Logistik von ihren militärischen Ursprüngen bis zu ihrer Konsolidierung als bestimmendes ökonomisches Paradigma der Gegenwart nach. Ihr Buch steht damit prototypisch für eine ganze Linie von Arbeiten, die die Verschränkung ökonomischer und geostrategischer Praktiken im Spätkapitalismus in den Blick nehmen und insbesondere auf deren räumliche Dimension fokussieren (Attewell, 2021; Chua et al., 2018; Cowen, 2020; Khalili, 2020; Danyluk, 2018a; Stenmanns & Boeckler, 2019). Zahlreiche Arbeiten schließen vor diesem Hintergrund auch an medienwissenschaftliche Debatten um digitale Infrastrukturen an und erarbeiten davon ausgehend medientheoretische Perspektiven auf die Ströme der logistischen Zirkulation (Beverungen, 2021; Hockenberry et al., 2021; Peters, 2013; Rossiter, 2015, 2021).

Ebenfalls eng mit der raumwissenschaftlichen Auseinandersetzung verknüpft sind Arbeiten aus dem Bereich der politischen Theorie und Politökonomie, die sich mit der (macht-)politischen und ökonomischen Dimension der Logistik auseinandersetzen. Wichtige Bezugspunkte sind hier die Arbeiten von Sandro Mezzadra und Brett Neilson (2013a, 2015, 2019), die mit ihrem Konzept der »operations of capital« entscheidende Blickwinkel auf die Verflechtungen von Extraktivismus, Finanzkapitalismus und Logistik eröffnen und dabei marxistische Kapitalanalysen mit subjekt- und raumtheoretischen Perspektiven verknüpfen. Auch Arbeiten von Autor*innen wie Jasper Bernes (2015) und Alberto Toscano (2011; Toscano & Kinkle, 2015) sind wegweisend für die politische Analyse logistischer Phänomene, indem sie deren historisch-materialistische Betrachtung mit Fragen der Subjektivierung im neoliberalen Spätkapitalismus verbinden. Feministische Autor*innen betonen dabei auch die Rolle, die Fragen von Gender und *Race* innerhalb dieser logistischen Subjektivierungsweisen spielen, »unearthing the multiple ways in which gender underwrites global circulation« (Gambino et al., 2021, S. 7). Dabei reflektieren sie die implizite männliche Dominanz des Logistiksektors und lenken gleichzeitig den Blick auf die oft unsichtbar gemachte weibliche und rassifizierte Arbeit, auf der die Organisation und Realisierung von Lieferketten zu erheblichen Teilen beruht (Alimahomed-Wilson, 2020; Kampouri, 2021; Peano, 2021; Reese, 2020).

Auch in den vor allem nordamerikanisch geprägten Black Studies besetzt die Frage der Logistik eine bedeutende Position. Als wegweisend sind die Arbeiten von Stefano Harney und Fred Moten (2013, 2021) zu nennen, die einen zentralen historischen Fluchtpunkt in der Genealogie der modernen Logistik im transatlantischen Handel mit versklavten Menschen verorten. Sie ziehen Verbindungslinien von diesem Ursprungsmoment rassifizierender Gewalt zu den Subjektivierungsweisen des neoliberal geprägten »racial capitalism« (vgl. Robinson, 2000) der Gegenwart. Ähn-

lich argumentieren auch Autorinnen wie Simone Browne (2015) und Christina Sharpe (2016, 2023), die die Dehumanisierung der *middle passage* im gegenwärtigen Kapitalismus fortgeschrieben sehen und zum Ausgangspunkt ihrer theoretischen Auseinandersetzung mit Schwarzen² Existenzweisen in der Gegenwart machen.

Gemein ist diesen hier vorerst nur überblickshalber genannten Positionen ein Logistikbegriff, der in seinem Bedeutungsgehalt weit über die Planung und Realisierung von Lieferketten im Sinne einer instrumentellen Unternehmenspraktik hinausreicht. Vielmehr wird Logistik als inhärent koloniale und imperiale Machttechnik begriffen, die auf vielfältige Weise Körper und Dinge im Raum organisiert und sie in multidimensionale Prozesse der Subjektivierung einbindet. Logistik wird damit zu einem fruchtbaren Begriff kritischer Gegenwartsbeschreibung, der die Analyse globaler Waren-, Migrations- und Informationsströme entscheidend erweitert. Aus einer radikal relationalen Perspektive vermag er zwischen der materiellen Bewegung und Platzierung von Körpern und Dingen einerseits und den dem zugrundeliegenden abstrakten Steuerungs- und Machttechniken andererseits zu vermitteln und erlaubt es so, globale ökonomische, kulturelle und politische Verflechtungen aus einer explizit materiellen und relationalen Perspektive zu untersuchen (Danyluk, 2018a). Ein solches Verständnis von Logistik, so das Ziel dieser Arbeit, soll für die Untersuchung von Museen nutzbar gemacht werden. Es soll helfen, den Zwischenraum der eingangs beschriebenen Vignetten auszuleuchten und zu verstehen, wie die komplexen Relationen des Welthandels greifbar gemacht und in musealen Kontexten dargestellt werden. Dies ist gemeint mit dem Begriff des Logistischen Museums. Es geht um die Möglichkeit einer Institution, die auf materieller Ebene mit Artefakten der Logistik befasst ist – seien es Schiffe, stationäre Infrastrukturen oder auch die Waren, die entlang der logistischen Routen zirkulieren –, die sich jedoch nicht auf die isolierte Präsentation dieser Objekte beschränkt. Vielmehr versucht sie, die dahinter liegenden Zusammenhänge transparent zu machen. Anders formuliert geht es um folgende Frage: Welche kritischen Potenziale halten maritime Museen und Hafenmuseen bereit und wie können diese durch ein kritisch-reflexives Verständnis von Logistik aktiviert werden?

Ausgehend von einem so verstandenen Logistikbegriff werde ich in dieser Arbeit eine museale Praxis untersuchen, die sich um Artefakte der maritimen Logistik formiert und Fragen der globalen Vernetzung durch Handel in den Blick nimmt. Parallel dazu werde ich herausarbeiten, wie diese museale Praxis selbst als eine

2 Die Großschreibung des Wortes »Schwarz« verweist auf eine Selbstbezeichnung, die sich in antirassistischen Diskursen etabliert hat (Eggers et al., 2023). Analog zur Großschreibung von »Black« in englischsprachigen Texten wird *Schwarzsein* dabei als politische und soziale Kategorie markiert und von phänotypischen oder biologischen Zuschreibungen abgegrenzt.

logistische Praxis theoretisiert werden kann, wie Museen also ihrerseits an zentraler Stelle entlang logistischer Logiken der Relationalität und Zirkulation operieren und diese in ihren Architekturen, Ausstellungen und Erzählweisen aktivieren. Dabei geht es auch um die infrastrukturelle Dimension dieser Anordnungen. Der Begriff der Infrastruktur benennt gewissermaßen ein komplementäres Gegenstück zu dem der Logistik. Während der letztere vor allem an Operationalisierungen und Prozessen interessiert ist, bezeichnet ersterer deren mediale und materielle Bedingungen im Sinne von »objects that create the grounds on which other objects operate« (Larkin, 2013, S. 329). Der Medienwissenschaftler Ned Rossiter fasst dieses Verhältnis zusammen: »Infrastructure makes worlds. Logistics governs them.« (Rossiter, 2016, S. 5) Bezogen auf das Logistische Museum gilt es also herauszuarbeiten, wie bestimmte Materialisierungen im musealen Raum Bedingungen für spezifische logistische Operationen schaffen, etwa für die Implementierung von Bewegungsmustern oder für die Etablierung räumlicher Relationen und spezifischer Narrative und Subjektivierungsweisen. Es gilt zu zeigen, wie Museen die infrastrukturellen Grundlagen generieren für eine kritische Auseinandersetzung mit ihren Gegenständen, also für eine Kritik der globalisierten Gegenwart und ihrer logistischen Dimension. Mit anderen Worten: Die untersuchten Museen sollen auf ihr Potenzial als Infrastrukturen der Kritik durchleuchtet werden.

Ich tue dies anhand zweier empirischer Fallstudien, die in Kapitel 2 ausführlicher eingeführt werden. Eine davon ist in dem bereits oben erwähnten Deutschen Hafenmuseum in Hamburg verortet, dessen Entwicklung Ende der 2020er Jahre abgeschlossen sein soll. Dieses wird hier vor allem als ein logistisches Museum im Entstehen betrachtet, als ein potenzielles Museum, in welchem die Möglichkeit einer im beschriebenen Sinne kritischen Museumspraxis virtuell angelegt ist. Um diese Untersuchung des Potenziellen auf eine breitere empirische Basis zu stellen, wird dem Hafenmuseum das Antwerpener Museum aan de Stroom (MAS) und insbesondere dessen Ausstellung *Freight – About the Port, People and Cargo* zur Seite gestellt. Das 2011 gegründete Museum praktiziert gewissermaßen bereits das, was in Hamburg noch Zukunftsmusik ist: entlang der sich im Hafen kreuzenden Ströme von Menschen und Dingen die Welt zu erklären. Es versteht sich selbst als ein Museum, das von der Geschichte und Gegenwart des Hafens ausgeht und diese als Ausgangspunkte nimmt für Erzählungen von globaler Vernetztheit, von den Relationen, die der Antwerpener Hafen als jahrhundertealter Knotenpunkt des Welthandels realisiert. Anhand dieser beiden musealen Fallstudien sowie ergänzender Feldforschung in der chilenischen Atacama-Wüste, die durch die Geschichte der Salpeterextraktion in enger Beziehung zum Hafenmuseum und dessen Leitobjekt, dem Salpetersegler *Peking*, steht, sollen Resonanzen zwischen einem durch die benannten Diskurse geprägten Logistikbegriff und einer kritischen Museumsanalyse herausgearbeitet werden.

1.3 Leitbegriffe: *Musealisierung von Logistik* und *Logistik des Musealen*

Bei diesem Vorhaben, Fragen der musealen Praxis und der kritischen Logistikforschung in ein produktives, empirisch wie theoretisch fundiertes Verhältnis zueinander zu setzen, bewege ich mich auf zwei in ständigem Dialog miteinander stehenden analytischen Ebenen. Diese möchte ich als die *Musealisierung von Logistik* und die *Logistik des Musealen* bezeichnen.³ Die Musealisierung von Logistik meint dabei zunächst die Art und Weise, wie logistische Zusammenhänge im Museum thematisiert werden, oder anders: wie Logistik als Gegenstand musealer Praktiken des Sammelns, Ausstellens oder Vermittelns erschlossen wird. Demgegenüber verweist die Logistik des Musealen auf die Frage, inwieweit diese Praktiken selbst mit logistischen Abläufen und Infrastrukturen verwoben sind bzw. inwieweit sie als logistische Praktiken betrachtet und theoretisiert werden können. Diese beiden begrifflichen Ebenen gilt es nun, entlang von Debatten der Museumswissenschaften näher zu bestimmen.

Musealisierung von Logistik

Die Ebene der Musealisierung von Logistik zielt auf die narrative Dimension der untersuchten Museen ab, auf die von ihnen behandelten Themen und die in ihnen entwickelten Erzählungen. Musealisierung wird dabei als ein vielschichtiger Vorgang verstanden, in der ein Gegenstand in die institutionellen, materiellen, narrativen und epistemischen Anordnungen des Museums integriert wird. Dieser Gegenstand kann ein materielles Objekt sein, das ursprünglich außerhalb des Museums situiert war, nun räumlich wie institutionell in dessen Sammlung aufgenommen wird und in diesem Zuge entscheidende, oft gewaltvolle Umdeutungen, Einordnungen und Konservierungen erfährt (Pomian, 1988; Lynn, 2009). Musealisiert werden kann aber auch ein räumlich und historisch abgestecktes Feld, ein Kontext, ein Diskurs, ein Thema, dem sich ein Museum zuwendet – Migration etwa (Baur, 2009), Industrialisierung (Kift & Schmidt, 2016) oder gar »die Gegenwart« als solche (Elpers & Palm, 2014). Dieser Gegenstand wird dann in Ausstellungen thematisiert, rückt in

3 Ähnliche Begriffe formuliert Alberto Toscano (2018) in einem Text über den Künstler und Autor Alan Sekula, dessen Arbeit über den Fotografen und Kurator Edward Steichen er entlang der Kategorien »images of logistics« und »logistics of images« untersucht. Gemeinsam mit Jeff Kinkle greift Toscano dieses Schema in dem Buch »Cartographies of the Absolute« (Toscano & Kinkle, 2015) auf: Dort sprechen die Autoren von »representation of logistics« und »logistics of representation« (ebd., S. 207). Die von mir hier vorgeschlagenen Begriffe sind zwar sprachlich analog zu den genannten. Sie verstehen die darin aufgeworfenen Fragen der Darstellung und Repräsentation aber lediglich als einen Ausschnitt der hier verfolgten musealen Fragestellungen und fokussieren auf darüber hinausgehende Aspekte der logistischen Veräumlichung und Subjektivierung.

den Fokus von Sammlungsstrategien und Formaten der Vermittlung und des Austauschs, von Diskursen, die sich im und um das Museum herum entfalten. In einem solchen, über die materielle Einverleibung von Objekten hinausreichenden Sinne soll Musealisierung auch hier verstanden werden. Es geht also darum, wie Logistik zum Gegenstand musealer Praxis gemacht wird, d.h. um die Vermittlung und Darstellung von Fragen der globalen Zirkulation und Relationalität, wie sie auch die oben umrissenen Diskurse zum Gegenstand haben. Dabei steht primär die Frage im Mittelpunkt, wie konkret diesen Themen in Museen Raum geboten wird und wie die spezifische Auseinandersetzung mit ihnen verfasst ist. Während konventionelle maritime Museen und Hafenmuseen vor allem auf Technikgeschichte und oft nostalgisch gefärbte Erzählungen von vergangenen Zeitaltern der Schifffahrt fokussieren, geht es hier um die Frage, wie sie darüber hinaus reichen können. Welche Geschichten kann etwa das Hafenmuseum entfalten, indem es die *Peking* und die in ihr angelegten Verbindungen zwischen Hamburg und der chilenischen Atacama-Wüste kritisch befragt? Wie vermittelt das MAS die belgische Kolonialgeschichte, in der Antwerpen als wichtigster belgischer Hafen und einer der größten Umschlagplätze für Kolonialwaren und Raubkunst eine zentrale Rolle spielte? Welche Bezüge zu gegenwärtigen Verflechtungen des globalen Kapitalismus lassen sich daraus ableiten? Entlang dieser und ähnlicher Fragen soll der gegenwartsdiagnostische Mehrwert des Logistikbegriffes auf die Untersuchung musealer Praktiken der Repräsentation und Vermittlung ausgeweitet werden, indem spezifische Erscheinungsformen einer *Musealisierung von Logistik* kritisch untersucht werden.

Bei der Bearbeitung dieser Fragen stütze ich mich auf umfangreiche Vorarbeiten in verschiedenen Kontexten der Museumswissenschaften und Curatorial Studies. Den Ausgangspunkt bildet ein überschaubarer Literaturkorpus, der sich dezidiert mit der Beschreibung und Standortbestimmung maritimer Museen auseinandersetzt. Der Historiker Robert D. Hicks (2009) definiert maritime Museen als eine Sonderform ethnografischer und historischer Museen und sieht dabei Anknüpfungspunkte an Ansätze der »new social history«, die seit den 1990er Jahren den Museumsdiskurs in Richtung multiperspektivischer Erzählweisen erweitert: »If the primary business of a maritime museum is to depict ships and where they travel, every land reached by ships, their cargoes, or their passengers should also get a voice.« (ebd., S. 160) Im Zentrum stehe dabei ein Verständnis der See als »seascape«, als maritimer Kulturraum, der geprägt sei durch »mutability, connectedness, timelessness, and the closest approximation to perceptive eternity available in the natural world« (ebd., S. 169). Ausgehend davon nähmen viele maritime Museen eine explizite oder implizite Einbettung ihrer Sammlungen in »broad anthropological or sociological contexts« vor, indem sie das über Schiffe vermittelte Verhältnis von See, Land und Mensch in das Zentrum ihrer Erzählungen rückten (ebd., S. 163). Analog dazu beschreiben auch die Historiker*innen Ann Day und Ken Lunn eine ab Anfang der

2000er Jahre zu beobachtende Öffnung vieler maritimer Museen in Richtung einer breiteren Öffentlichkeit und einer Vervielfältigung der Zugänge, die einher gehen mit einer Entwicklung »away from a concern merely with great figures of naval history and with ships *per se* to a more complex view of global maritime affairs« (Day & Lunn, 2003, S. 293, H.i.O.).

Der Schifffahrtshistoriker Lincoln Paine (2016, S. 388) kritisiert indes den häufig zu engen Fokus maritimer Museen. Diese begrenzten ihre Erzählungen meist auf die maritime Geschichte eines konkreten Ortes zu einer bestimmten Zeit und stellten dabei stark zugespitzte Aspekte dieser Geschichte, etwa Schiffbau, Marinegeschichte oder Fischerei, in den Mittelpunkt. Diese »geocentric tendencies« stünden in Widerspruch zu dem zentralen Zweck der Schifffahrt selbst, bestehe dieser doch in der Herstellung von »connections with distant places and people« (ebd., S. 388). Er fordert daher, diesem Paradigma der Relationalität Rechnung zu tragen und die maritimen Sammlungen in stärker global ausgerichtete Narrative einzubetten. Es gelte also, nicht nur unmittelbar lokale Phänomene maritimer Geschichte zu behandeln, sondern deren Interdependenz mit anderen, vom Standpunkt des jeweiligen Museums weniger sichtbaren Zusammenhängen zu vermitteln. Sammlungen maritimer Artefakte trügen damit ein Potenzial als »tools with which to connect the local to the global and the past to the present.« (ebd., S. 399)

Die Soziologin Alice Mah (2014) sieht indes eine Tendenz zur Romantisierung eben dieser verbindenden Dimension der Schifffahrt. Wie sie in ihrer Untersuchung der »urban identities« mehrerer Hafenstädte und ihrer Museen herausarbeitet, würden häufig die positiven Aspekte maritimer Geschichte wie Weltoffenheit und Kosmopolitismus gegenüber den gewaltvollen und einer positiven nationalen oder städtischen Identitätsbildung weniger zuträglichen Seiten in den Vordergrund gerückt (ebd., S. 88f). Die Historikerin Phyllis Leffler (2004, 2006) sieht dies nicht zuletzt in der Gründungsgeschichte vieler maritimer Museen und ihrer Sammlungen begründet. Diese seien in den meisten Fällen mit dem Ziel einer »positive promotion of the sea« entstanden und zeichneten sich daher durch die Tendenz aus, den historischen Kontext ihrer Sammlungen entweder selektiv auszublenden oder romantisch zu verklären (ebd., S. 57).

Wenn ein Museum sich jedoch in einem reflektierten Sinne der sozialen und politischen Funktion von maritimen Artefakten zuwendet, so geht es dabei immer um Fragen des Globalen, um Verbindungen über teils große räumliche Distanzen hinweg, die durch den Transport von Waren und Informationen auf dem Seeweg etabliert werden. Dass dies ein Fokus der untersuchten Museen ist, klingt etwa in der Selbstbeschreibung des Hafenmuseums als »Museum der Globalisierung« (siehe Kap. 4.1) oder in der Programmatik des Museum aan de Stroom, Besucher*innen die Geschichte von »Antwerpen in der Welt und [der] Welt in Antwerpen« (MAS, 2021a) näherzubringen (siehe Kap. 5.1). An dieser Stelle bieten sich damit An-

knüpfungspunkte an solche Arbeiten, die sich mit den Wandlungsprozessen und Umbrüchen befassen, welche im Dialog mit dem insbesondere um die Jahrtausendwende prominenten Schlagwort der Globalisierung in Museen zu beobachten waren und sind. »Globalization as such«, schreibt etwa die Museumstheoretikerin Shannon Macdonald Mitte der 2000er Jahre, »has considerable implications for the workings and even the future of museums, for the nature of exhibitions, the museum profession, and museological practice« (Macdonald, 2006, S. 378). Ein großer Teil der Diskursbeiträge dieser Zeit fokussiert dementsprechend auf die sich vor dem Hintergrund von Globalisierungsprozessen verändernden strukturellen Bedingungen musealer Arbeit, insbesondere in Kunstmuseen. So diskutiert etwa der Germanist und Museumswissenschaftler Mark W. Rectanus (2006) die Verflechtungen des Globalen und des Lokalen, die sich ihm zufolge ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch im Feld der Museen deutlich intensivierten. Anhand prominenter Beispiele wie dem Guggenheim Museum Bilbao und dem Metropolitan Museum of Art in New York beschreibt er, wie sich Museen ab dieser Zeit zunehmend internationalisierten und lokale Spezifika dabei tendenziell in den Hintergrund rückten. Dies beschränkt sich nicht allein auf Transformationen des Museums hinsichtlich seiner Organisationsstrukturen, seiner Architektur oder seiner technologischen Einbindung die es immer mehr als »global institution« erscheinen lassen (ebd., S. 385). Vielmehr seien Museen auch in ihrer kuratorischen Programmatik immer deutlicher auf globale Perspektivierungen hin ausgerichtet:

Exhibitions thematize and reflect upon the very nature of globalization. [...] In approaching the notion of the global, many curators develop exhibitions with a thematic focus that will allow the artists' works to speak and interact with other works in that context, rather than grouping artists according to national or territorial affiliation. (ebd., S. 388)

Die so beschriebene Auseinandersetzung mit der globalen Involviertheit des Museums erfordert es indes, das koloniale Fundament zu berücksichtigen, auf dem sowohl die Institution des Museums als auch die als Globalisierung beschriebenen Prozesse in weiten Teilen stehen. Dies gilt umso mehr, befasst man sich nicht wie Rectanus mit Museen zeitgenössischer und moderner Kunst, sondern mit ethnografischen und historischen Museen, in deren Schnittmenge, wie oben mit Hicks argumentiert, auch die hier im Fokus stehenden maritimen Museen und Hafenmuseen verortet werden können. Wie der Historiker Robert Aldrich (2009, S. 138) schreibt, gingen »Empire-building and museum-building« historisch Hand in Hand. Bereits die Kunst- und Wunderkammern des 17. Jahrhunderts seien demnach Kulminationspunkte kolonialen Wissens gewesen, in denen »exotica« zusammengetragen und nach westlichen Taxonomien organisiert wurden, um ein scheinbar kohärentes und vor allem identitätsstiftendes Bild des Fremden zu

erzeugen (ebd.). Die aus diesen Kunst- und Wunderkammern hervorgegangenen Museen der Moderne seien ebenfalls in dieser Tradition zu sehen, umfassten ihre Sammlungen ab dem 19. Jahrhundert doch zunehmend »specimens of flora and fauna, and of arts and crafts, often with mummies and skulls and other bits and pieces of human bodies«, die auf kolonialen Eroberungszügen extrahiert worden waren (ebd.). Die im 19. Jahrhundert gegründeten ethnografischen Museen schließlich verfolgten dezidiert das Ziel, das koloniale Projekt voranzutreiben und dessen Akzeptanz in der europäischen Bevölkerung zu erhöhen (ebd.). Das formale Ende der Ära der Kolonisierung bedeutete dabei keinesfalls das Ende dieser Institutionen, die teils noch Jahrzehnte unverändert ihre koloniale Agenda weiterverfolgten: »colonial museums multiplied and survived right through the era of colonialism.« (Ebd.)

Ein ernsthafter Reflexionsprozess dieser Kontinuitäten setzte erst im Kontext der dekolonialen Kritik ein, die seit den 1980er Jahren zunächst vor allem durch nicht-weiße Ethnolog*innen formuliert (Allen & Jobson, 2016) und dann unter den Schlagworten der »crisis of representation« (Marcus & Fischer, 1999) und des »reflexive turn« (Foley, 2002) prominent gemacht wurde. Die in diesem Kontext diskutierten Interventionen führten zu einer zunehmend kritischen Auseinandersetzung mit dem exotisierenden Blick und den kolonialen Ursprüngen der Disziplin der Anthropologie, die in der Folge auch die untrennbar mit dieser verwobenen ethnografischen Museen zu erfassen begann (Shelton, 2006, 2000; Macdonald, 1997). So wurden museale Ausstellungen als »privileged arenas for presenting images of self and ›other«« (Karp, 1991, S. 15) kritisiert, die durch objektifizierende und kolonialrassistische Darstellungen von Fremdheit vor allem der europäischen Selbstvergewisserung dienten.⁴

In den vergangenen Jahrzehnten reagierten Museen auf höchst unterschiedliche Weise auf die vorgebrachte Kritik und verfolgen seitdem Strategien, die von der Kaschierung oder Relativierung ihrer kolonialen Wurzeln bis zu deren kritischer Aufarbeitung reichen (Bodenstein & Pagani, 2016, S. 39; Giblin et al., 2019). Da eine umfassende Dekolonisierung einen äußerst komplexen, zahlreiche Akteur*innen tangierenden und vor allem das Selbstverständnis westlicher Museen radikal infrage stellenden Prozess darstellt, konzentrieren sich die meisten Museen auf »more manageable options« (Giblin et al., 2019, S. 472). Im Mittelpunkt stehen dabei zum einen Fragen der Restitution, also der Rückführung geraubter oder anderweitig unter unrechtmäßigen Bedingungen erworbener Sammlungsobjekte (Kazeem, 2009; Sarr & Savoy, 2018). Zum anderen wird seit den 1990er Jahren eine mal mehr, mal weniger umfassende Debatte über die Dezentrierung musealer Erzählungen und

4 Für einen ausführlichen Überblick über das Verhältnis von Anthropologie und ethnografischen Museen sowie deren Kritik vgl. Iervolino 2013

die Inklusion nicht-westlicher Stimmen, kurz: über die Dekonstruktion der Autorität des westlichen Museums geführt. Eine viel diskutierte Strategie ist dabei die verstärkte Zusammenarbeit mit »source communities«, also denjenigen Gemeinschaften, aus denen die Objekte der ethnografischen Sammlungen ursprünglich entfernt wurden (Clifford, 1997, S. 188ff; Peers & Brown, 2003).

Auch wenn es sich bei den hier untersuchten Museen nicht um ethnografische Museen im engeren Sinne handelt, sind diese Auseinandersetzungen und Reflexionen doch instruktiv für ihre Analyse. Indem die hier als logistisch bezeichneten Museen sich mit Fragen des Welthandels und des maritimen Transports befassen und diese als Kernelemente von Prozessen der globalen Relationalität konzeptualisieren, ist unweigerlich auch eine Beschäftigung mit der kolonialen Dimension dieser Prozesse impliziert. So kann maritime Geschichte in weiten Teilen als Kolonialgeschichte gedeutet werden: Schiffe bildeten das Bindeglied zwischen der »alten« und der »neuen« Welt, transportierten Truppen und Material in die Kolonien, verschleppten Menschen über die *middle passage* von Afrika in die Amerikas und brachten die Erzeugnisse der dortigen Plantagen nach Europa (Gilroy, 1993; Khalili, 2020; Sharpe, 2016, S. 25ff). Zudem waren sie entscheidende Vehikel für die koloniale Wissensproduktion, indem sie Tiere und Pflanzen importierten (Keogh, 2020), und nicht zuletzt auch diejenigen Objekte, die bis heute die Sammlungen der ethnologischen Museen füllen (Owen, 2006).

All diese Geschichten sind in den maritimen Sammlungen angelegt, werden bislang aber nur zögerlich an die Oberfläche gezogen (Araujo, 2021, S. 4). Dabei liegt in ihnen ein großes Potenzial für dekoloniale Debatten und einen aktualisierten, politisierten und selbstkritischen Blick auf maritime Geschichte und ihre Überlieferung in westlichen Museen. Wie die Politikwissenschaftlerin Laleh Khalili betont, ist der maritime Warentransport »not simply an enabling adjunct of trade, but is central to the very fabric of global capitalism« (Khalili, 2020, S. 3). In diesem Sinne bietet die museale Beschäftigung mit maritimen Kulturgütern ein enormes Potenzial für die Reflexion der imperialen Geschichte der Schifffahrt und ihre Kontinuitäten im gegenwärtigen logistischen Kapitalismus. Diese Frage reicht über die hier konkret betrachteten Museen hinaus, tangiert sie doch die Stellung maritimer Museen innerhalb der aktuellen Museumsdiskurse. Während Ausstellungsorte der zeitgenössischen Kunst längst als Räume der kritischen Gegenwartsreflexion etabliert und ethnografische Museen Gegenstand anhaltender Debatten um ihr koloniales Erbe und in vielen Fällen Orte für dessen aktive Aufarbeitung sind, führen maritime Museen ein eigenartiges Schattendasein im toten Winkel dieser kritischen Museumsdebatten und -praktiken.

Um diese Leerstelle zu adressieren, arbeite ich im Dialog mit den entsprechenden Debatten der Museumswissenschaften sowie der kritischen Logistikforschung in den folgenden Kapiteln daher den Begriff der *Musealisierung von Logistik* aus. Entlang empirischer Fallstudien gehe ich der Frage nach, inwieweit ein durch kritische

Logistiktheorie informierter Blick auf maritime Sammlungsbestände dabei helfen kann, diese in einen kapitalismuskritischen, antirassistischen und dekolonialen Zusammenhang zu rücken. Stärker noch als um eine bloße Kritik bestehender Musealisierung von Logistik soll es darum gehen, das Logistische Museum als potenziellen Schauplatz einer Arbeitsweise mit Objekten und Themen zu konturieren, welche deren kritisches Potenzial freilegt und aktiviert.

Logistik des Musealen

Die zweite Ebene, auf der Perspektiven der kritischen Logistikforschung museumsanalytisch nutzbar gemacht werden sollen, zielt gegenüber den soeben beschriebenen diskursiven und narrativen Fragestellungen vor allem auf die Praktiken ab, mit denen die untersuchten Museen ihre Gegenstände darstellbar und erfahrbar machen. Mit dem Arbeitsbegriff der *Logistik des Musealen* wird der Versuch unternommen, diese Praktiken selbst als logistische Praktiken zu konzeptualisieren. Es geht um die räumlichen, materiellen und organisatorischen Abläufe, um die Prozesse und Infrastrukturen, mit denen das Museum seinen Gegenstand darstellbar, erfahrbar und verstehbar macht. Um diese in den Blick zu nehmen, muss erneut hinterfragt werden, wie Logistik in diesem Zusammenhang zu verstehen ist. Unbestreitbar erfordert die Arbeit im musealen Kontext logistische Expertise in einem Alltagssprachlichen Sinne, indem die Bereitstellung von und Arbeit mit musealen Objekten, Architekturen und Infrastrukturen so koordiniert wird, dass alle Teilprozesse der Ausstellungsproduktion möglichst optimiert ineinandergreifen (Kolb et al., 2016; Vogel, 2025; Werner, 2015). Über diese unmittelbare Logistik des Ausstellens hinaus scheint es jedoch einen Versuch wert, einen weiter gefassten Logistikkbegriff auf das Museum in Anschlag zu bringen. Dieser geht weniger von den historisch gewachsenen Phänomenen der Kapital- und Warenzirkulation aus, welche für die Bearbeitung der Frage nach der Musealisierung von Logistik im Vordergrund stehen. Wie in Kapitel 3 zu zeigen sein wird, geht es vielmehr um die Logiken der Zirkulation und Relationalität, die paradigmatisch auf Phänomene der kapitalistischen Logistik verweisen, jedoch in vielerlei Hinsicht darüber hinausreichen. Im Kern gilt es, Museen als planvoll organisierte Infrastrukturen zu verstehen, welche Menschen und Dinge in Bewegung versetzen, sie relational zueinander im Raum platzieren, ihre Zirkulation sowie die von Diskursen und Wissen steuern und dadurch letztlich Subjektivität auf logistische Weise herstellen.

Auch hier existiert eine große Bandbreite von museums- und ausstellungstheoretischen Arbeiten, die als ergiebige Ressourcen herangezogen werden können. Zentral ist dabei ein Verständnis des Museums als räumlich-relationales Gefüge, das nicht allein als statische Summe seiner materiellen Komponenten, sondern als »complex [network] of agency« verstanden wird (Byrne et al., 2011, S. 4). Die Kunsthistorikerin Beatrice von Bismarck (2021) formuliert hierfür den Begriff der

Kuratorialität. Sie bezeichnet damit diejenige Konstellation, in der sich das »Öffentlich-Werden von Kunst und Kultur« vollzieht (ebd., S. 13). Dies dezentriert die Position der Ausstellungs- und Museumsmacher*innen und nimmt stattdessen die relationalen Dynamiken *zwischen* den Elementen einer musealen Situation in den Blick. Die von ihr vorgeschlagene Perspektive setzt den Fokus entsprechend auf das

Beziehungsgeflecht sämtlicher menschlicher und nicht-menschlicher Mitwirkender untereinander – der Exponate, Künstler*innen und Kurator*innen, aber auch aller übrigen Beteiligten, den Kritiker*innen, Gestalter*innen oder Architekt*innen, den institutionell Verantwortlichen, den verschiedenen Rezipient*innen und Publikumskreisen, ebenso aber auch den Display-Gegenständen, Vermittlungsmedien und Architekturen, den Räumen, Orten, Informationen und Diskursen. (ebd., S. 15)

Eine ähnlich relationale Perspektive der Museumsanalyse entwerfen die Historikerin Emma Waterton und der Geograf Jason Dittmer (2014). Sie verstehen Museen als »assemblage[s] of objects, the bodies of staff and visitors, narratives, materials and more, that together shape the visitor experience« (ebd., S. 123). Dabei stützen sie sich auf den Begriff des Gefüges nach Gilles Deleuze und Felix Guattari (1992) und untersuchen davon ausgehend die Verflechtung und Interaktion zwischen menschlichen und nicht-menschlichen Komponenten der Museumserfahrung mit einem besonderen Fokus auf deren affektive Dimension. Sie beleuchten also

the ways in which museums themselves – their buildings, settings and internal fixtures, along with the interpretative tools they employ – provoke a range of experiential and affective potentialities that afford, in turn, all kinds of movements and feelings. (Waterton & Dittmer, 2014, S. 127)

Museen werden hier als Räume voller Potenziale für die sinnliche Aktivierung von Wissen, Affekt und Erfahrung verstanden, als Gefüge heterogener Elemente, die eine Vielzahl tatsächlicher oder möglicher Handlungen und Interaktionen bereithalten. Architekturen, Lichtkonzepte, Klänge, Objekte und Körper arbeiten demnach zusammen »in the here-and-now to produce a range of possibilities«, die teils das Ergebnis bewusster Entscheidungen während der Ausstellungsproduktion sind, dabei aber immer auch ein Moment des Unvorhersehbaren und Emergenten enthalten (ebd., S. 136; vgl. auch Hetherington, 1997).

Instruktiv sind in diesem Zusammenhang auch Arbeiten an der Schnittstelle von Architekturtheorie und Museumswissenschaften, die die Wechselwirkung zwischen architektonischer Gestaltung und Museumserfahrung in den Blick nehmen. Die Architektin Sabine Hansmann etwa bezeichnet Architekturen im Allgemeinen

und Museumsgebäude im Besonderen als »field[s] of possibilities« (2021, S. 53), die durch sich stetig neu konfigurierende Assoziationen zwischen menschlichen und nicht-menschlichen Akteuren gekennzeichnet seien. Die Architekturtheoretikerin Karli Tzortzi untersucht, wie die Struktur musealer Räume Laufwege lenkt und wie dies wiederum bestimmte museale Ordnungen erfahrbar macht. Mit ihren Bemühungen, den Zusammenhang zwischen dem Grundriss von Ausstellungsräumen und dem Handeln sowie der Erfahrung von Besucher*innen zu analysieren, knüpft Tzortzi an das Konzept der »spatial syntax« (Hillier, 1996) an. Dieses beruht zum einen auf der Feststellung, dass Raum nicht nur den Hintergrund menschlicher Aktivität und Erfahrung bildet, sondern deren intrinsischer Bestandteil ist. Zum anderen untersucht es Räume nicht als singuläre Entitäten, sondern legt den Fokus auf ihre Beziehung untereinander (Hillier & Tzortzi, 2006, S. 283). Als für die Analyse von Museumsräumen zentrales Konzept der Space Syntax-Theorie benennt Tzortzi folglich das der räumlichen Konfiguration. Dieses verweise auf eben dieses Verständnis von »layouts as interrelated spaces« (Tzortzi, 2015, S. 102). Im Zentrum stehen also nicht die »properties of individual spaces«, sondern die komplexen Relationen »between spaces and how they affect each other by co-existing simultaneously« (ebd., S. 103f).

Die hier zitierten Arbeiten beschreiben das Museum als relationales Gebilde, welches zahlreiche Möglichkeiten zur Produktion und Vermittlung von Wissen, Affekt und Erfahrung bereithält und dabei entlang verschiedener materieller Infrastrukturen arbeitet. Sie nehmen sich historisch wandelnde Funktionen des Raums und der Architektur in den Blick und untersuchen, wie diese das Verhalten und die Erfahrung von Besucher*innen strukturieren, Laufwege vorgeben und die Struktur des Raumes mit Narrativen und Diskursen verweben. Sie erweitern schließlich den Begriff des Raumes, indem sie nicht nur dessen gebaute und gestaltete Dimension in den Blick adressieren. Stattdessen verstehen sie ihn als Anordnung, innerhalb derer Subjekte und Objekte, Architekturen, Artefakte, Klänge, Gerüche oder andere sinnlich-materielle Phänomene in sich ständig aktualisierende Verhältnisse zueinander gesetzt werden. Sie sind damit im Kontext eines Turns der Museumswissenschaften zu verorten, der sich sowohl simplen Subjekt-Objekt-Dichotomien entzieht – hier das Display und die Architektur, dort das wahrnehmende Subjekt – als auch auf kritische Distanz zur Diskursimmanenz konstruktivistischer Perspektiven geht, die den Raum allein auf seine diskursive und narrative Funktion reduzieren (vgl. Hetherington, 1997). Dies hilft an dieser Stelle entscheidend dabei, ein dynamisches und prozesshaftes Verständnis des Museums zu entwickeln, wie es der Arbeitsbegriff einer Logistik des Musealen voraussetzt. Das Museum wird als Apparat oder Maschine definiert, die sich weniger durch eine bestimmte Form oder Materialität auszeichnet, als durch ihre operative Logik, durch die Effekte, die sie in ihrem Inneren entfaltet. Voraussetzung für die Theoretisierung einer Logistik des Musealen

ist also eine Ontologie des Museums, die dieses nicht als fixe Entität denkt, sondern vielmehr als ein Bündel von Operationsweisen, die Räume verschalten, Relationen zwischen Subjekten und Objekten modulieren und alles unter dem Paradigma des Flows in einen ständigen Prozess der Zirkulation integrieren. Dies verkompliziert auch das oben eingeführte Verhältnis von Infrastruktur und Logistik, das erstere als die Herstellung von Bedingungen, letztere als Operationalisierung von Prozessen versteht. So müssen materielle Manifestation und Prozess unbedingt zusammengedacht werden. Sie sind untrennbar miteinander verwoben und lassen sich allenfalls analytisch, nicht aber ontologisch trennen und erst recht nicht in eine lineare Abfolge setzen. Stattdessen gilt es zu zeigen, wie in der Gleichzeitigkeit von Materialität und Operationalität, von Infrastrukturen und Logistik, in den untersuchten Museen dynamische Bedingungen für eine kritische Auseinandersetzung mit ihren Gegenständen geschaffen werden.

Die hier vorgestellten Begriffe der Musealisierung von Logistik und der Logistik des Musealen sollen, so die Prämisse der Arbeit, als heuristische Werkzeuge in Stellung gebracht werden. Auf der einen Seite steht das kritische Potenzial, das Logistik als Gegenstand des Museums in dieses einbringt – als derjenige Komplex von Geschichten und Prozessen globaler Verflechtung, der sich in den Ausstellungen, Architekturen und Vermittlungsformaten der untersuchten Museen manifestiert. Auf der anderen Seite steht die logistische Dimension eben dieser Praktiken des Musealen, steht die Frage nach der logistischen Kapazität des Museums selbst.

Diese beiden Ebenen stehen in einem Verhältnis der gegenseitigen Resonanz zueinander, welches im Begriff des Logistischen Museums zusammengeführt wird. Ausgehend von den empirischen Untersuchungsgegenständen sowie in Engführung mit Literatur aus den Museumswissenschaften und der kritischen Logistikforschung entwerfe ich so auf theoretischer Ebene ein museumsanalytisches Verständnis von Logistik bzw. eine logistiktheoretische Perspektive der Museumsanalyse. Gleichzeitig kontextualisiere ich die untersuchten Museen als bislang unterreflektierten musealen Typus, als Logistische Museen. Im Dialog mit der Theorie arbeite ich so die kritischen Potenziale dieser musealen Form heraus und untersuche die Praktiken, die zu deren Realisierung führen bzw. dieser entgegenstehen.

Das folgende Kapitel 2 ist der epistemischen Ausrichtung und dem methodischen Vorgehen der Arbeit gewidmet. Ich reflektiere das Verhältnis des theoretischen Rahmens zu den empirischen Gegenständen sowie das der beiden Fallstudien zueinander. Anschließend stelle ich das Deutsche Hafenmuseum und das Museum aan de Stroom ausführlicher vor und konturiere die im Laufe der Forschung verwendeten Methoden.

In Kapitel 3 nehme ich eine genauere Betrachtung von Debatten der kritischen Logistikforschung vor. Dafür leite ich den Begriff der Logistik historisch her und erarbeite einen Überblick über entsprechende Positionen in verschiedenen akademischen Feldern, um so das der weiteren Arbeit zugrunde liegende Verständnis von Logistik zu schärfen.

In Kapitel 4 vollziehe ich einen ersten Schritt, um die bis dahin erarbeiteten theoretischen Grundlagen mit dem empirischen Material in Dialog zu setzen. Dafür nehme ich die grundlegenden narrativen Ansätze des Deutschen Hafenmuseums in den Blick, die vor allem die Frühphase des Museumsprojektes prägten. Auf Grundlage von Interviews und öffentlichen wie internen Dokumenten arbeite ich heraus, welche Rolle spezifische Erzählungen von Welthandel, maritimem Warentransport und globaler Vernetztheit in dem erst in Grundzügen existierenden Konzept des Museums spielen und welche Potenziale hinsichtlich einer logistikkritischen Museumspraxis dort erkennbar werden.

In Kapitel 5 richte ich den Blick in Richtung des Antwerpener Museum aan de Stroom. Anhand der Ausstellung *Freight – About the Port, People and Cargo* gehe ich der Frage nach, wie räumliche Anordnungen mit musealen Erzählungen verflochten sind und theoretisiere den Museumsraum als logistischen Raum. Anschließend nehme ich die in diesem Raum ausgestellten Objekte in den Blick. Konkret fokussiere ich einen Ausstellungsbereich, welcher sich dem kolonialen Handel zwischen Antwerpen und der Kolonie Belgisch-Kongo widmet. Ausgehend von den Exponat-Anordnungen des Displays beleuchte ich Herausforderungen bei der Darstellung logistischer Zusammenhänge, wobei ich insbesondere Tendenzen der Auslassung und Abstraktion problematisiere. Im letzten Teil des Kapitels spitze ich diese Frage in Richtung des logistischen Subjektes zu. Anknüpfend an Positionen der Black Studies arbeite ich dabei die ordnende und objektifizierende Kapazität einer machtvollen Logistik des Musealen heraus und schlage dabei eine grundsätzliche Kritik der im Museum institutionalisierten *Whiteness* vor.

Ausgehend von diesen Überlegungen wende ich mich in Kapitel 6 schließlich der bislang sichtbarsten materiellen Repräsentation des Deutschen Hafenmuseums zu, dem historischen Frachtsegelschiff *Peking*. Angesichts seiner Objektbiografie als ehemaliger Salpetersegler und seiner Kontextualisierung als »Leitobjekt der Globalisierung« im Deutschen Hafenmuseum situiere ich das Schiff im Spannungsfeld zwischen dekolonialer Kritik und nautischer Nostalgie. Entlang historischer und theoretischer Perspektiven auf den Komplex der Salpeterextraktion untersuche ich verschiedene Formate der musealen Kontextualisierung, die bereits jetzt im Hafenmuseum zu beobachten sind, und arbeite davon ausgehend deren logistikkritisches Potenzial heraus.

Im finalen Kapitel 7 folge ich schließlich den logistischen Spuren des Salpeterhandels in die Atacama-Wüste. Den Ausgangspunkt bilden dabei eine Reihe ethnografischer Vignetten, die während einer Forschungsreise nach Chile entstanden

sind. Ausgehend von den materiellen Spuren der dortigen Bergbauindustrie seit der vorletzten Jahrhundertwende erweitere ich den Blick auf die *Peking* und das Thema Salpeterhandel aus einer gleichzeitig lokalen und globalräumlichen Perspektive. Abschließend blicke ich aus dieser Perspektive auf das Deutsche Hafenmuseum und stelle explizit spekulative Überlegungen zu musealen Formaten und Interventionsmöglichkeiten an, die den Horizont des Logistischen Museums konkret werden lassen.