

4. Ein Logistisches Museum im Entstehen: Das Deutsche Hafenmuseum

Um die bis hierher angestellten theoretischen Überlegungen produktiv zu machen, gilt es nun, sie anhand konkreter musealer Situationen weiter auszuarbeiten. Dafür wende ich mich zunächst dem Deutschen Hafenmuseum und seinem Planungsprozess zu. Aktuell liegen hier viele entscheidende Fragen hinsichtlich der Museumsentwicklung noch im Unklaren. Es sind nur wenig finale Entscheidungen hinsichtlich einzelner Ausstellungsschwerpunkte oder erzählerischer Perspektiven getroffen und vieles, was zu früheren Zeitpunkten der Planung bereits festzustehen schien, wurde im weiteren Verlauf wieder verworfen oder in Frage gestellt. Sicherlich wäre es aufschlussreich, diese verworfenen Konzepte und die Gründe für ihre Ablehnung ethnografisch zu beschreiben oder wissensarchäologisch zu rekonstruieren. Dies ist jedoch zum einen aus institutionspolitischen Gründen problematisch, da viele dieser frühen Konzepte vertraulich und die sie umgebenden Prozesse als Museumsinterna klassifiziert sind. Zum anderen ist die Aussagekraft solcher vorläufigen Konzepte hochgradig abhängig von weiteren, ebenfalls noch nicht getroffenen Entscheidungen und unrealisierten Prozessen, etwa hinsichtlich des Aufbaus der Sammlung oder der Zusammenstellung des Museumsteams, sodass ihre Betrachtung für die hier verfolgte Fragestellung nur von geringem Erkenntniswert wäre. Ich werde daher auf die grundlegenden Ansätze und Vorhaben des Museums, auf sein narratives und konzeptionelles Fundament fokussieren. Dieses rekonstruiere ich aus Publikationen des Museums, aus Beobachtungen, Interviews und anderen Gesprächen, die ich zu unterschiedlichen Zeitpunkten mit verschiedenen an der Museumsentwicklung beteiligten Akteur*innen geführt habe. Es geht an dieser Stelle also (noch) nicht um die Formen der Erzählung, die sich aus der Sammlung, aus den Objekten des Museums und aus ihrer Präsentation ergeben. Stattdessen geht es um das, was einem so beschriebenen Arbeiten mit Sammlungen, Raum und Objekten vorausgeht.

Ausgehend von der Selbstbezeichnung des Hafenmuseums als »Museum der Globalisierung« werde ich das Projekt zunächst in einem diskursiven Spannungsfeld situieren, in dem kritische Perspektivierungen auflogistische Zusammenhänge gegen Tendenzen der nostalgischen Verklärung maritimer Geschichte behauptet

werden müssen. Anschließend werde ich zwei in dem Prozess zentrale Begriffe, den der Globalisierung und den der Lieferkette, kritisch beleuchten und zu logistiktheoretischer Literatur in Beziehung setzen. Am Ende des Kapitels stelle ich schließlich spekulativ ausgerichtete Überlegungen zum kritischen Potenzial eines logistischen Paradigmas des Musealen an, wobei ich Fredric Jamesons (1984) Konzept des Konzept des »cognitive mapping« mit logistiktheoretischen und kuratorischen Positionen in Dialog setze.

4.1 Narrative des Welthandels

Zu Beginn meiner Untersuchung war das Deutsche Hafenmuseums in erster Linie eine Idee. Zwar existierte dessen Vorgängerinstitution, das Hafenmuseum Hamburg, mit seinem Schaudepot und seinen Außenobjekten, mit seinen Ehrenamtlichen und den von ihnen durchgeführten Vermittlungsformaten, bereits seit über 15 Jahren (siehe Kap.2.2). Auch lag die *Peking* als Leitobjekt des Deutschen Hafenmuseums bereits seit 2020 vor dem Schuppen 50A, war seit der Saison 2021 in öffentlichen Führungen zu besichtigen und stellte so eine erste materielle Sichtbarkeit des neuen Museums her. Dennoch gab es im engeren Sinne noch keine Objekte, keine Ausstellung, keine Architekturen, die explizit Teil der *neuen* Institution waren. Was mich in diesem Kapitel daher vor allem interessiert, sind die narrativen Leitbilder und Perspektiven, die in diesem frühen Stadium der Planung diskutiert wurden. Es geht nicht um die Erzählungen, die entlang von Objekten entfaltet werden, die sich aus Exponaten und Ausstellungen ergeben. Stattdessen fokussiere ich hier auf die Überlegungen, die dem vorausgehen. Mich interessieren die Hoffnungen und Erwartungen an das noch nicht existierende Museum, an ein Museum, das, so der immer wieder formulierte Anspruch, nicht nur das Bestehende ausbauen, sondern als »Museum der Globalisierung« eine neue Art des musealen Erzählens erproben sollte – ein Unterfangen, das, wie zu zeigen ist, ebenso große Potenziale wie Risiken mit sich bringt.

Logistische Storylines

Es ist Januar 2023. Klaus-Bernhard Staubermann, frisch berufener Gründungsdirektor des Deutschen Hafenmuseums, hat mich eingeladen, ihm mein Promotionsprojekt vorzustellen. Erst wenige Monate zuvor war der Wissenschaftshistoriker und Technikforscher von seiner Stelle als deutscher Geschäftsführer des Museumsverbandes ICOM nach Hamburg gewechselt. Diese Personalie, auf die alle an der Museumsentwicklung Beteiligten (und auch ich) seit Jahren warten, soll endlich den entscheidenden Startschuss für die konkrete inhaltliche Arbeit im und am Hafenmuseum geben. Entsprechend gespannt bin ich auf diesen ersten Kontakt, der potenziell weichenstellend nicht nur für das Museum, sondern auch für meine weitere Forschung ist.

Wir sitzen in einem Besprechungsraum in einem historischen Gebäude der Hafenverwaltung, welches Teil des Ensembles Schuppen 50A ist und in dem seit kurzem die Mitarbeiter*innen des Hafenmuseums ihre Büros und Werkstätten haben. Außer Staubermann sind noch Ursula Richenberger, bis vor kurzem Projektleiterin für den Aufbau des Deutschen Hafenmuseums und nun Abteilungsleiterin für den Bereich Vermittlung, sowie Carsten Jordan, ehemaliger Leiter des Hafenmuseums Hamburg und nun Sammlungsleiter und wissenschaftlicher

Mitarbeiter, anwesend. Ich präsentiere meine Arbeit, benenne mein Forschungsinteresse, stelle meine Überlegungen zu den Resonanzen zwischen Logistik und Museum vor und umreiße auch die Debatten, aus denen sich mein theoretischer Werkzeugkoffer speist: politische Theorie, marxistische Geografie, Medienwissenschaften, Black Studies. Im Kern beschäftige mich die Frage, so schließe ich, wie eine Sammlung logistischer Objekte den Ausgangspunkt für einen kritischen Blick auf den globalisierten Kapitalismus bilden könne. Nach dem Ende meiner kurzen Präsentation stellt Staubermann die erste Nachfrage: Wie das mit der Kapitalismuskritik zu verstehen sei, will er wissen, und bittet mich, diesen Punkt näher auszuführen. Momente wie dieser, so weiß ich aus der Vergangenheit, sind heikel, wenn es darum geht, Akteur*innen aus dem Feld erstmals meine Arbeit vorzustellen. Die Forschungsethik gebietet es, ihnen gegenüber transparent zu machen, was mein Erkenntnisinteresse und auch meine Motivation der Forschung ausmacht. Gleichzeitig gilt es, nicht durch zu starke Positionierungen das Wohlwollen meines Gegenübers zu verspielen. Ich formuliere also vorsichtig, dass ich wissenschaftlichen Mehrwert in Arbeiten sehe, die Logistik und Warenverkehr vor dem Hintergrund einer Analyse von Kapitalverhältnissen betrachten. Mich interessiert, wie der globale Kapitalismus auf der Verschaltung von Ungleichheit und auf der strategischen Ausnutzung von Differenz und Machtasymmetrien beruhe und welche Rolle die maritime Logistik dabei spiele. Richenberger scheint meine Sorge zu teilen und springt mir zur Seite: »Herr Ruhkopf ist jetzt nicht der Revoluzzer, der sagt: Abschaffen!« Bei dem Wort »Abschaffen« hebt sie die linke Faust in die Luft. Staubermann hält kurz inne und sagt dann schmunzelnd: »Schade.« (Feldnotiz 13.01.2023)

Er führt aus, er verstehe Museen durchaus als Orte, an welchen auch grundsätzliche Dinge in Frage gestellt und über Alternativen nachgedacht werden könne. Richenberger scheint von dieser Aussage überrascht. Das nehme sie mit aus diesem Gespräch, sagt sie und lacht. In der Tat ist die Äußerung Staubermanns eine erstaunlich offene in diesem Projekt, das ungeachtet der individuellen Position einzelner Akteur*innen in einer komplexen politischen und diskursiven Gemengelage situiert ist. Es ist geprägt durch Erwartungshaltungen, die sich u.a. aus dem bestehenden Hafenmuseum Hamburg und dessen Sammlung speisen und daher vor allem durch die Themen Hafen- und Technikgeschichte bestimmt sind. Auch ist die große Sichtbarkeit des Museumsschiffes *Peking*, das zum Zeitpunkt des beschriebenen Gesprächs bereits seit über zwei Jahren am Hansahafen vor dem 50er Schuppen liegt und in der lokalen Presse vor allem als singuläres Zeugnis maritimer Geschichte zelebriert wird, ein bestimmender Faktor. Und nicht zuletzt übt auch die Hafenwirtschaft Einfluss auf das Projekt aus, oft vertreten durch die Hamburg Port Authority, die als quasi-autonome, eng an die Wirtschaft angebundene Anstalt öffentlichen Rechts über Fragen der Bodennutzung im Hafen entscheidet und auf deren Wohlwollen auch Kulturprojekte wie das Hafenmuseum angewiesen sind.

Wie also positioniert sich das Museum in dieser diskursiven Landschaft, die Nostalgie, Techniqueuphorie und Wirtschaftslobbyismus, aber auch die von Staubermann benannten grundsätzlichen Problematisierungen umfasst? Es wird bestimmen müssen, wie es seinen Gegenstand versteht und wie es sich zu diesem verhält, welche Perspektiven es einnimmt und welche Narrative es erzeugt, um ihn seinem Publikum näherzubringen. Betrachtet durch die in Kapitel 3 ausgeführten Debatten, die Logistik als einen Begriff setzen, der die Operationsweisen des Welthandels zu greifen hilft, bedeutet das auch: Das Museum muss einen impliziten Begriff entwickeln davon, was Logistik ist. Ist sie eine kapitalistische Machttechnik, die Räume und Subjekte ihrer Kontrolle unterwirft und Ungleichheiten strategisch mobilisiert und produziert, oder die unsichtbare Hand, die unser Leben besser und einfacher macht, die dafür sorgt, dass das, was wir brauchen, stets zur Verfügung steht? Oder geht es vielmehr um die affirmative Bezugnahme auf eine Vergangenheit, die bestimmt ist durch Weltoffenheit, Abenteuer und Kaufmannsgeist, durch Verbindungen in alle Welt, die die Stadt kulturell wie ökonomisch reicher machen? All das sind verschiedene Erzählungen von Logistik, und auch das Hafenmuseum wird eine solche entwerfen.

Erzählungen, so argumentiert die Museumswissenschaftlerin Charlotte Martinz-Turek (2009), bilden einen wesentlichen Kern jedes Museums. Sie beschreibt dies mit dem Begriff der Storyline, den sie aus den Literatur- und Filmwissenschaften entlehnt und für die Museumsanalyse übernimmt. Sie versteht darunter die »Grundaussage einer Ausstellung oder ihren inhaltlichen Leitfaden«, der sich zwischen Objekten und anderen Ausstellungselementen spinnt und diese zu einem Ganzen zusammenführt (ebd., S. 16). Um diesen Faden soll es im Folgenden gehen, er bildet den Ausgangspunkt für die Suche nach einer logistikkritischen Museumspraxis.

Nun ließe sich einwenden, ein solches Vorgehen würde das Pferd vom Schwanz her aufzäumen. Ist nicht das Narrativ, die Storyline einer Ausstellung das, was sich aus der Gesamtheit ihrer Elemente erst ergibt? Müsste die Analyse daher nicht bei diesen Elementen, bei den Exponaten, Architekturen, Ausstellungstexten und Medieninstallationen, also bei der Materialität der Ausstellung ansetzen und von dort aus alles weitere entwickeln? Das ist einerseits richtig, hilft eine solche gegenstands-zentrierte Perspektive doch, den Blick zu fokussieren und sich nicht in Abstraktionen zu verlieren. Andererseits ist das Narrativ aber das, was den materiellen Arrangements des Museums zu Grunde liegt, was ihnen vorausgeht und ihre Anordnung vorgibt. Dies gilt in besonderem Maße für Museumsneugründungen wie das Hafenmuseum, das seine Sammlung, seine Architekturen und Ausstellungen erst noch finden und entwickeln muss. Martinz-Turek schreibt dazu:

Nicht das erste Objekt einer Sammlung trägt zur weiteren Konstituierung eines Museums bei, sondern eine Storyline steht am Anfang. [...] Ist der Plan zur Grün-

derung eines Museums beschlossene Sache setzt sich unweigerlich die Maschinerie des Museums in Bewegung. Die ›erste‹ Storyline wird gefüllt. (ebd., S. 27)

Das bestätigen mir auch Akteure aus dem Feld. Gefragt nach den Modi des Ausstellens, die er sich für das Deutsche Hafenmuseum vorstellt, stellt etwa Hans-Jörg Czech, der Direktor und Vorstand der Stiftung Historische Museen, im Interview klar: »[D]ie Frage danach, wie etwas dargestellt ist, setzt natürlich erstmal die Entscheidung voraus, was dargestellt wird.« (Hans-Jörg Czech, Interview am 15.10.2020) Im Folgenden soll es also darum gehen, dieses »Was« zu identifizieren, die erste Storyline des Hafenmuseums zu verfolgen. Es geht dabei darum, den Bogen zu spannen zu den im vorherigen Kapitel eingeführten Konzepten, zu der Frage nach einer spezifischen Musealisierung von Logistik.

Um die grundlegenden narrativen Überlegungen zu rekonstruieren, die das Konzept des Deutschen Hafenmuseums nachhaltig prägen und die entscheidenden Einfluss auf seine perspektivische Entwicklung nehmen, soll hier ein zeitlicher Schritt zurück vollzogen werden. Er führt zu einem Symposium, das die Stiftung Historische Museen im Oktober 2016, etwa ein Jahr nach der Förderzusage durch den Deutschen Bundestag, in Hamburg veranstaltete und das in einer begleitenden Publikation ausführlich dokumentiert ist (von Notz & Stiftung Historische Museen Hamburg, 2017). Unter dem Titel »Strategien für die Zukunft des Deutschen Hafenmuseums« waren internationale Expert*innen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik eingeladen, ihre Perspektive auf das noch ganz am Anfang stehende Museumsprojekt einzubringen. Börries von Notz, damaliger Alleinvorstand der Stiftung Historische Museen Hamburg, beschreibt das Symposium in der besagten Publikation als »offizielle Auftaktveranstaltung für die inhaltliche Entwicklung des Hafenmuseums« (ebd., S. 16). Ähnlich äußert sich an gleicher Stelle auch Hamburgs Kultursenator Carsten Brosda, der sich freut, »die Phase der Konzepterstellung mit einem internationalen Symposium [einzuleiten]« (Brosda, 2017, S. 11). Ihm zufolge biete sich mit dem Deutschen Hafenmuseum »die Chance, ein Museum zu entwickeln, das nicht nur historisch die Geschichte des Hamburger Hafens erzählt, sondern das die Bedeutung von Häfen als Knotenpunkte globaler Wirtschafts- und Warenströme thematisiert« (ebd., S. 10). In der Folge des Symposiums kristallisierte sich nach und nach die Chiffre vom Hafenmuseum als »Museum der Globalisierung« heraus, mit der u. a. die Stiftung Historische Museen auf ihrer Website für das entstehende Museum wirbt (Stiftung Historische Museen Hamburg, 2025b) und die auch in den von mir geführten Interviews immer wieder aufgerufen wurde. Was das bedeutet, klingt bereits in der Dokumentation des Symposiums an: »Ein Deutsches Hafenmuseum kann – natürlich auch anhand der Geschichte des Hamburger Hafens – die Bedeutung der Globalisierung, des Welthandels und seiner bis heute vitalen

Nervenbahnen und Synapsen erzählen«, schreibt Kultursenator Brosda (2017, S. 11) dort.

Gefragt danach, was aus ihrer Sicht das Projekt Deutsches Hafenmuseum auszeichne, formuliert im Jahr 2020 die damalige Projektleiterin Ursula Richenberger im Interview sehr ähnliche Punkte. So sei es ein besonderes Merkmal des Hafenmuseums, »dass wir ein Thema in ein Museum bringen, was in dieser Form noch nicht museal bearbeitet worden ist. Nämlich das Thema Globalisierung und weltweiter Handel.« Die einzunehmende Perspektive sei dabei keine rein ökonomische, so führt sie weiter aus, sondern »philosophisch [...], sozialwissenschaftlich, natürlich auch historisch. Wie ist weltweiter Warenaustausch organisiert? Wie funktioniert so ein Netzwerk? Welche Motivationen stehen dahinter? Wie ist die internationale Arbeitsteilung organisiert? Wer ist Gewinner, wer ist Verlierer?« (Ursula Richenberger, Interview am 15.02.2020) Hiermit ist eine entscheidende Weichenstellung in der Frühphase der Museumsentwicklung beschrieben. Das geplante Museum ist nicht allein ein Museum über den Hamburger Hafen, wie es seine Vorgängerinstitution, das Hafenmuseum Hamburg, in weiten Teilen war. Es ist vielmehr eine Institution, die den Hafen als Ort mit einer bestimmten systemischen Funktion adressiert, konkret: mit einer operativen Funktion in den Netzwerken der weltweiten Waren- und Kapitalzirkulation, mit einer logistischen Funktion also.

Lobbyismus und Hafenromantik

Eine solche Perspektive sieht sich jedoch mit diskursiven Hindernissen aus zwei Richtungen konfrontiert. Das erste dieser Hindernisse ist eine Diskursformation, die eng mit der kommerziellen Logistikbranche verwoben ist und von dort auch in die maritime Museumslandschaft strahlt. Chua et al. schreiben dazu: »Practitioners of logistics characterize their field as made up of problem solvers using technology to serve a common good.« (2018, S. 625) Eine logistikkritische Praxis, ob akademisch, aktivistisch oder ästhetisch, muss einer solchen ideologisch gefärbten Affirmation logistischer Praktiken höchst skeptisch gegenüber stehen. Chua et al. benennen in diesem Sinne eine »rejection of the field's self-depiction as an apolitical science of circulation« als den zentralen Anspruch eines solchen kritischen Projektes (ebd.). Ein Blick auf Museen, die sich mit Fragen des Seehandels befassen, vor allem also maritime Museen, verdeutlicht jedoch, dass eine solche kritische Distanzierung von den Narrativen der Logistikindustrie hier oft nicht gegeben ist. Wohin dies führen kann, zeigt sich etwa im privat geführten Internationalen Maritimen Museum in der Hamburger HafenCity, nur wenige hundert Meter Luftlinie vom Hafenmuseum entfernt. 2021 war dort eine Ausstellung anlässlich des 150-jährigen Firmenjubiläums der Reederei Hamburg Süd zu sehen, mit der das Museum seit 2019 eine feste Kooperation unterhält. Diese Kooperation umfasst u.a. finanzielle Zuwendungen der Familie Oetker, die bis zum Verkauf von Hamburg Süd an

den MAERSK-Konzern 2017 Mehrheitseignerin der Reederei war (Internationales Maritimes Museum, 2019). Die Jubiläumsausstellung präsentierte die Firmenhistorie als eine nahezu ungebrochene Erfolgsgeschichte von steigenden Frachtvolumen, technischen Innovationen und überwundenen Hürden. Aspekte wie die NS-Verstrickungen der Firmenführung oder durch die Reederei verursachte Umweltkatastrophen wurden nur in einer schlecht ausgeleuchteten Ecke auf zwei schwer lesbaren Tafeln thematisiert. Es schien, als solle der »Ehrenplatz in der Geschichte der Logistik« (ebd.), den das Museum der Reederei in einer Pressemittlung zur Ausstellung zuweist, nicht durch kritische Betrachtungen ihrer unternehmerischen Praktiken überschattet werden.

Dies ist keineswegs ein Einzelfall. Insbesondere in Museen, die direkte Zuwendungen von Akteur*innen der freien Wirtschaft erhalten, ist grundsätzlich von einer zwar impliziten, aber dennoch nicht unerheblichen Einflussnahme letzterer auszugehen. Wie problematisch Verflechtungen wirtschaftlicher Interessen mit musealer Arbeit sind, wurde etwa im Nachklang der durch British Petroleum verursachten Ölkatastrophe im Golf von Mexiko im Jahr 2011 ausführlich untersucht (Chong, 2015; Motion, 2019). Wie Plets und Kujit (2022) am Beispiel mehrerer niederländischer Museen nachvollziehen, prägt ein Sponsoring durch Energiekonzerne die Narrative der jeweiligen Museen auf deutlich erkennbare Weise, ohne jedoch dass die Konzerne direkten und expliziten Einfluss auf diese nähmen. Vielmehr, so argumentieren sie in Anlehnung an die Soziologin Victor D. Alexander (2014), sei das Sponsoring als ein Gabenaustausch im Mauss'schen Sinne (Mauss, 2019) zu verstehen: »[E]ven if the patron does not explicitly ask for a favor in return to the sponsor contract, the receiver still tends to reciprocate to ensure future gifts.« (Plets & Kujit, 2022, S. 71)

Begehren seitens der Hafenwirtschaft zeigen sich auch im unmittelbaren Umfeld des Hafenmuseums. So erklärte ein Lobbyvertreter in einem Gespräch zu Beginn meiner Forschung, ihm sei es ein Anliegen, dass im Hafenmuseum gewisse »Grundbotschaften« seiner Branche einen Raum fänden: »die Vielfalt der Hafenwirtschaft, [...] Globalisierung, die freien Handelswege« (Daniel Hosseus, Interview am 07.05.2020). Das Hafenmuseum sei für seinen Verband daher eine »riesige Gelegenheit für Öffentlichkeitsarbeit« (ebd.). Auch auf dem Symposium der Stiftung Historische Museen Hamburg zur Strategieentwicklung des Hafenmuseums waren Stimmen von Museumsfachleuten zu hören, die sich für eine enge Partnerschaft zwischen Museen und maritimer Wirtschaft aussprachen. So postulierte etwa der Managing Director des Maritiem Museum Rotterdam in seinem Beitrag als eines der strategischen Ziele seines Hauses: »We want to be the museum of the maritime industry.« (Loomejer, 2017, S. 45) Zur Illustration dessen verwies er auf eine Ausstellung zum Thema Offshore Energiegewinnung, welche in enger Zusammenarbeit mit eben dieser Industrie entstanden sei – »not only in terms of sponsoring, but also with regards to content and objects« (ebd., S. 41). Zwar versicherte er, das Museum

nicht zur »advertisement agency« (ebd.) der Industrie machen zu wollen – dennoch ist schwer vorstellbar, wie eine derart enge Verflechtung von wissenschaftlicher und kultureller Arbeit mit kommerziellen Interessen nicht zu einer Beeinflussung ersterer im Sinne letzterer führen kann.

Auch wenn Lobbyverbände nicht unmittelbar auf die Entwicklung des Hafenmuseums Einfluss nehmen, sind Akteur*innen der Hafenwirtschaft doch immer wieder als Berater*innen, Gesprächspartner*innen oder potenzielle Leihgeber*innen involviert. Dies berichteten mir an der Museumsentwicklung beteiligte Akteur*innen immer wieder. Was aus praktischen Gründen unausweichlich scheint – immerhin liegt das Museum mitten im Hafen und ist daher auf das Entgegenkommen der Hamburg Port Authority und in Teilen auch privatwirtschaftlicher Betriebe angewiesen – ist ohne Zweifel mit gewissen Gefahren verbunden. Diese sind zwar diffuser als in den genannten Beispielen aus Großbritannien und den Niederlanden, wo Museen aufgrund der Finanzierungsstrukturen deutlich mehr auf private Zuwendungen angewiesen sind als öffentliche Museen in Deutschland. Dennoch ist auch seitens des Hafenmuseums eine Zusammenarbeit mit wirtschaftlichen Akteur*innen aus verschiedenen Gründen gewollt und an vielen Stellen unumgänglich. So benennen mehrere Mitarbeiter*innen der Stiftung Historische Museen Hamburg die Hafenwirtschaft als Teil eines Netzwerkes von Impulsgeber*innen, die neben Universitäten, Museen oder verschiedensten Initiativen aus der Stadtgesellschaft Anregungen in den Prozess der Museumsentwicklung geben. Ursula Richenberger sagt etwa im Interview, der »Unternehmensverband Hafen Hamburg, [die] Hafenwirtschaft ist ein wichtiger Partner« (Ursula Richenberger, Interview am 15.02.2020), und nennt weitere potenzielle Kooperationspartner*innen im Bereich der maritimen Wirtschaft: »Das können mal Start-Ups sein, die darüber nachdenken, wie organisier ich Mobilität zukünftig? Oder: Wie kann ich Windenergie in der Containerfrachtschiffahrt sinnvoll einsetzen? Da ist Hamburg eben auch ein guter Ort, weil es hier viele maritime Forschungseinrichtungen gibt.« (Ebd.) Auch wenn die Einbindung solcher Firmen und Einrichtungen zunächst weniger problematisch scheint als die benannten Beispiele aus der Ölindustrie oder einer Reederei mit NS-Vergangenheit, handelt es sich auch bei den von Richenberger genannten Beispielen um Akteur*innen mit Profitinteressen, deren Beteiligung im Museum zumindest skeptisch beobachtet werden sollte. Die entscheidende Frage wird dabei sein, wie resilient sich die Stiftung Historische Museen Hamburg und das Hafenmuseum gegenüber der Einflussnahme der Logistikbranche zeigen und wie viel diskursiven Raum sie den Interessen von Akteur*innen mit eindeutig ökonomisch motivierten Interessen geben.

Die zweite, einer logistikkritischen Museumspraxis entgegenlaufende Diskurslinie formiert sich um romantisierende und nostalgische Narrative herum, die in vielen Hafenstädten und insbesondere ihren Museen zu beobachten sind. Laut der Sozio-

login Alice Mah (2014) ringen dabei Erzählungen von Weltoffenheit und Resilienz mit Geschichten von Ausbeutung und Gewalt um Deutungshoheit:

From Osaka to Hamburg and Vancouver to Istanbul, port cities worldwide share narratives of cosmopolitanism and even exceptionalism. But many port cities also share global legacies of empire, colonialism, inequality, and political unrest. These global legacies are contradictory and intertwined. They encompass the nostalgic and the forgetful, the radical and the reactionary, the parochial and the worldly. They are uncomfortable subjects of denial, debate, and ambivalence. (ebd., S. 1)

In dieser Ambivalenz der Narrative spielen laut Mah insbesondere Museen eine prominente Rolle, sind diese doch »particularly revealing sites of memory for understanding ambivalent perceptions and narratives of colonial legacies, which are integral to urban identities« (ebd., S. 88). Anhand empirischer Fallstudien in Liverpool, Marseille und New Orleans zeigt sie auf, wie dort kritische Perspektiven auf die Verstrickungen der jeweiligen Städte in Kolonialismus und Versklavung ausgespart würden: »Museums of slavery and colonial history in each city reflect silences of selection, of which voices and objects to include; of argumentation, of which stories to tell; and of positioning, in symbolic, spatial, and historical terms.« (ebd., S. 107)

Dies gilt in besonderem Maße für Museen, die unmittelbar mit maritimer Geschichte befasst sind, sind diese doch, wie die Historikerin Phyllis Leffler festhält, »founded for the specific purposes of positive promotion of the sea« (Leffler, 2006, S. 57). Zwar ist das Hafenmuseum, zumindest laut seiner öffentlichen Darstellung, kein maritimes Museum. So formuliert der Direktor Klaus-Bernhard Staubermann: »Wir sind ein Museum, das sich stark mit Schiffen beschäftigt, aber wir sind kein Schifffahrtsmuseum.« (Klaus-Bernhardt Staubermann, Interview am 10.02.2025) Auch der frühere Stiftungsvorstand von Notz schreibt, das Hafenmuseum sei kein maritimes Museum, sondern eines, welches »das Maritime vom Land aus betrachtet« (von Notz, 2017, S. 6). Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass es in seinem Kern mit maritimen Zusammenhängen befasst ist, mit Netzwerken des Seehandels mitsamt all ihren historischen und gegenwärtigen Begleitphänomenen. So ist es, ähnlich wie die von Mah und Leffler beschriebenen Museen in ihrem jeweiligen städtischen Kontext, in die »maritime Kulturlandschaft« (Strupp, 2020, S. 38) Hamburgs eingebunden. Es reiht sich ein in Ensembles aus restaurierten Gebäuden mit ehemals logistischer Funktion, historischen Schiffen und thematisch korrespondierenden Museen, die »mit nostalgischen Untertönen die maritime Vergangenheit der Stadt [feiern] und [...] spezifische Bilder und Stimmungen [produzieren]« (ebd., S. 39). Dabei ist unbestreitbar, dass die auf diese Weise nostalgisch überformte Hafengeschichte immer auch Kolonialgeschichte ist. So schreibt der Globalhistoriker Jürgen Zimmerer: »Hafenstädte prägen die (koloniale) Globalisierung

und sie wurden von ihr geprägt. Hafenstädte sind Orte der Globalisierung per se, und damit auch Orte des Kolonialismus und des Postkolonialismus« (2022, S. 15). Das gelte umso mehr in Hamburg, das sich bereits im frühen 20. Jahrhundert den bis heute viel zitierten Titel »Tor zur Welt« verlieh (Amenda, 2006). Dabei bleibe bis heute oft »[ausgeblendet], in welche Welt dieses Tor führte [...], dass es über Jahrhunderte ein Tor zur kolonialen Welt war und sein musste, denn die Welt war eine koloniale« (Zimmerer, 2022, S. 16). Der Hafen spielte dabei nicht nur in symbolischer Hinsicht als Projektionsfläche für Fantasien von Kosmopolitismus und Globalität, sondern auch als materieller Knotenpunkt eine entscheidende Rolle: als Umschlags- und Lagerort von in den Kolonien produzierten Waren, als Produktionsstätte von Schiffen und Infrastrukturen, als »logistische Drehscheibe« für militärische Truppentransporte u.a. im Kontext des von deutschen Soldaten im heutigen Namibia begangenen Genozids an den Herero und Nama (ebd., S. 22). Dabei reicht die Bedeutung des Hamburger Hafens sowohl hinter die Phase der formalen deutschen Kolonisierung zurück als auch darüber hinaus, spielte und spielt dieser doch auch »in Zeiten ohne offizielle deutsche Kolonialpolitik eine wichtige Rolle bei der Förderung kolonialrassistischer Strukturen in der Welt« (Wagner, 2022, S. 50).

Dies ist der diskursive und historische Kontext, in dem das Hafenmuseum situiert ist. Anders als die Museen, auf die Leffler ihre Diagnose bezieht (etwa das National Maritime Museum in Greenwich oder das Mystic Seaport Museum in Connecticut), wurde es jedoch nicht im letzten oder vorletzten Jahrhundert im Geiste nationaler Identitätsbildung gegründet. Es entsteht vielmehr in diesem Moment, ist eine – wenn auch auf bestehenden Strukturen aufbauende – neu gegründete und mit Inhalt zu füllende Institution, die aus den institutionskritischen Interventionen und selbstreflexiven Prozessen bestehender Museen lernen kann. Ein Beispiel für die kritische Transformation eines maritimen Museums findet sich etwa im Merseyside Maritime Museum in Liverpool. Dieses war in den 1980er Jahren als klassisches Schifffahrtsmuseum gegründet worden, »following dominant maritime museum narrative trends by presenting a proud, nostalgic, and very imperial picture of merchant shipping in its heyday« (Mah, 2014, S. 97). Bereits unmittelbar nach seiner Eröffnung wurde kritisiert, dass in den Ausstellungen des Museums die Rolle Liverpools als zentraler Hafen im transatlantischen Sklav*innenhandel so gut wie keine Berücksichtigung fand. Im Jahr 1991 ergänzte das Museum – nicht zuletzt aufgrund anhaltender Proteste insbesondere Schwarzer Communities in Liverpool (Small, 2011, S. 123) – seine Präsentation daher um einen Ausstellungsteil, der sich der Rolle Liverpools als Stützpunkt der Versklavung widmete. Diese Ausstellung mit dem Titel »Transatlantic Slavery: Against Human Dignity« war zunächst im Untergeschoss des Museums untergebracht und dort kaum sichtbar. 2001 wurde die Ausstellung in den dritten Stock des Museums verlegt und entscheidend erweitert. Zur gleichen Zeit begannen die Planungen, diese »Transatlantic Slavery Gallery« unter

Beteiligung zahlreicher aktivistischer Gruppen zu einem eigenen Museum auszubauen, welches schließlich im Jahr 2007 als International Slavery Museum (ISM) eröffnete (Ostow, 2021; Small, 2011). Nach wie vor im dritten Stock über dem Maritime Museum verortet,¹ bildet es seitdem seinen kritischen Konterpunkt: Während das Maritime Museum mit Schiffsmodellen, Marinemalerei und militärischen Artefakten eine nostalgische Geschichte der Seefahrt und der Hafenstadt Liverpool erzählt, kontrastiert das ISM diese mit einer umfassenden Aufarbeitung von Liverpools Geschichte als Drehscheibe der Versklavung. Laut der Soziologin Robin Ostow steht die Entwicklung der Transatlantic Slavery Gallery und des ISM für eine »new stage in musealizing the transatlantic slave trade« (Ostow, 2021, S. 627), insbesondere aufgrund der umfassenden Beteiligung Schwarzer Communities und der Formulierung einer dezidiert Schwarzen Erzählperspektive in weiten Teilen der Ausstellung.

Dennoch kritisiert u.a. Alice Mah die nach wie vor sehr deutliche Trennung des ISM von den Ausstellungsräumen des Merseyside Maritime Museum, die es ermöglichen, dass zwei konträre Narrative in falscher Harmonie koexistierten, »cut off in terms of representation and narrative, but also spatially« (Mah, 2014, S. 97). Die kritische Perspektive sei demnach räumlich wie narrativ ins ISM ausgelagert und werde von einer größtenteils ohnehin für diese Themen sensibilisierten Zielgruppe rezipiert, während die nostalgische Erzählung des *Maritime Museum* davon ungestört fortbestehe. Die enge Verflechtung maritimer Geschichte mit der Geschichte kolonialer Gewalt werde also nicht ausreichend berücksichtigt.

Wie also könnte eine museale Beschäftigung mit Häfen und Seehandel aussehen, die die Kritik nicht auslagert und von ihrem zentralen Gegenstand – der Erzählung maritimer Geschichte und Gegenwart – trennt, sondern sie in diese integriert? Die deutlich macht, dass Gewalt und Ausbeutung nicht Ausnahmen und Fehlleistungen, sondern teils immanenter Bestandteil von globalisierten Handelszusammenhängen sind? Der hier zugrunde gelegte Begriff von Logistik, so möchte ich in Anschluss an Kapitel 3 argumentieren, kann an dieser Stelle einen potenziellen Ausweg aufzeigen. Er macht es möglich, die Trennung in eine affirmative und eine kritische Erzählung von Welthandel und Globalisierung aufzuheben bzw. zu synthetisieren. Er tut dies nicht moralisierend, indem er jede Form des globalen

1 Aktuell läuft die Planung zu einer umfassenden Umgestaltung der Dock Area Liverpools, die auch für die genannten Museen weitreichende Konsequenzen haben wird. So ist vorgesehen, das ISM durch einen eigenen Eingang zu erschließen und ihm somit mehr Sichtbarkeit und Autonomie vom Merseyside Maritime Museum zu verleihen. Ebenfalls geplant ist die Einrichtung eines »National Centre for Teaching Black History« und eines »Research Lab« in einer Erweiterung des ursprünglichen Baus, in denen neue Perspektiven auf die Sammlungen des ISM und anderer Museen Liverpools entwickelt werden sollen (Liverpool Museums, o.D.).

Handels per se als ausbeuterisch und gewaltvoll verurteilt. Vielmehr schlägt er eine Verschiebung der Erzählperspektive in Richtung einer operativen, systemischen Logik vor – eine Verschiebung in Richtung einer logistiktheoretischen Perspektivierung. Eine an einer solchen Perspektive orientierte Museumspraxis vollzieht die Praktiken der Verschaltung und Koordination nach, die den globalen Waren- und Kapitalzyklen zu Grunde liegen, und kontextualisiert diese historisch. Das bedeutet nicht, zu behaupten, der Import von Elektronik aus China in den Hamburger Hafen sei strukturell identisch mit der kolonialen Ausbeutung Afrikas durch hamburgische Kaufleute im frühen 20. Jahrhundert oder eine unmittelbare historische Fortführung der Praktiken des transatlantischen Versklavungshandels. Es bedeutet vielmehr, für Besucher*innen nachvollziehbar zu machen, wie sich in den vergangenen Jahrhunderten bestimmte Operationsweisen – etwa die räumliche Ausdehnung von Kapitalzyklen, die Suche des Kapitals nach immer günstigerer Arbeit und die entsprechende Modulation von Lieferketten, der technologisch optimierte Zugriff auf Arbeit und Raum – herausgebildet haben, die in ihrer historischen Genese auf koloniale Gewaltzusammenhänge verweisen und die als Strukturprinzipien prägend für das sind, was in den Debatten um das Hafenmuseum mit dem Begriff der Globalisierung bezeichnet wird.

4.2 Logistische Begriffe als museale Leit motive

In den diesen Ausführungen zugrunde liegenden Materialien tauchen immer wieder Begriffe auf, die mit den in Kapitel 3 beschriebenen Logistikdebatten in teils expliziter, teils impliziter Resonanz stehen. Es ist dort die Rede von Globalisierung, von Liefer- und Warenketten, von Netzwerken der Produktion und des Warenverkehrs. In ihrer Verwendung im Feld des Hafenmuseums bleiben diese Begriffe jedoch häufig unterbestimmt, ist ihre Verwendung, je nach Kontext und Sprecher*in, variabel und teils unklar. Aus diesem Grund sind hier einige theoretische Präzisierungen nötig.

Globalisierung

Der Begriff der Globalisierung besetzt seit Beginn des Projektes eine zentrale Position in der öffentlichen Darstellung des Hafenmuseums. Er weckt Assoziationen an Debatten, die insbesondere um die Jahrtausendwende Konjunktur hatten und die um Tendenzen der Dynamisierung und räumlichen Ausweitung von Kommunikationsnetzwerken, aber auch kapitalistischen Wertschöpfungsprozessen kreisen. Solche Globalisierungstheorien implizieren häufig die Herausbildung eines globalen »hyperspace«, einer durch Datenströme zunehmend vernetzten Welt (Castells, 2010, S. 407). Manuel Castells, der als einer der prominentesten Vertreter*innen dieser Denkschule bezeichnet werden kann und auch in Diskussionen in der Frühphase des Projektes Deutsches Hafenmuseum immer wieder explizit als theoretischer Referenzpunkt genannt wurde, setzt etwa dem historischen »space of places«, dem Raum der spezifischen Orte und Materialitäten, einen »space of flows« entgegen, eine räumliche Logik, die gekennzeichnet sei durch »purposeful, repetitive, programmable sequences of exchange and interaction between physically disjointed positions« (ebd., S. 442). Er entwirft so die Idee eines weltumspannenden, in erster Linie durch seine Organisationsstrukturen konstituierten Raumes, einer abstrakten Netzwerktopologie der »nodes and hubs«, die vor allem durch elektronische Kommunikationsmedien zusammengehalten wird (ebd., S. 443). Auf ähnliche Weise argumentiert Jan Aart Scholte (2005 [2000]), ebenfalls um die Jahrtausendwende. Er definiert Globalisierung als Prozess der »transplanetary and supraterritorial connectivity« (ebd., S. 3), welcher den territorialen Raum der Materialität und der physischen Grenzziehungen zwar nicht zum Verschwinden bringe, ihn aber innerhalb eines Netzwerks der postterritorialen Verbindungen rekonfiguriere.

Dies ist insofern anschlussfähig an logistiktheoretische Überlegungen, als auch hier Orte vor allem in ihrer gegenseitigen Relationalität gefasst werden. Die Lieferkette als paradigmatischer Raum der Logistik (Cowen, 2014, S. 11) generiert ökonomischen Wert nicht am singulären Ort der Produktion, sondern indem sie Wert-

schöpfungsprozesse auf ein transnationales Netzwerk der Orte und Produktivkräfte aufteilt, welches wiederum entlang von nahezu in Echtzeit operierenden Kommunikationsnetzen stetig moduliert und optimiert wird. Gleichzeitig, und darin greifen die Begriffe des Hyperspace und der Globalisierung in ihrer beschriebenen Ausprägung zu kurz, ist Logistik aber eine »dichte materielle und physische Praxis« (Collier et al., 2020, S. 106). Die von ihr produzierten Räume der Zirkulation bestehen nicht aus Datenimpulsen und digitalen Netzwerken. Sie bewegen Waren in Stahlcontainern, extrahieren körperliche Arbeit und tun dies entlang materieller Infrastrukturen aus Beton, Stahl und Asphalt.

Diese Diskrepanz scheint auch in der umfangreichen Kritik an einer solchen, tendenziell postmateriellen Konzeption von Globalisierung auf. So merken u.a. Sandro Mezzadra und Brett Neilson (2019) an, dass ein Globalisierungsbegriff wie der von Castells formulierte nicht in der Lage sei, Räume der Zirkulation – »fixed locations such as airports or container terminals, distributed nexuses of exchange such as financial markets, or networked spaces produced by communication technologies or transport infrastructures« (ebd., S. 20) – in ihrer historischen Komplexität zu fassen. Das Castell'sche Vokabular von »timeless time« und »ahistorical flows« (Castells, 2010, S. 446) verstelle vielmehr den Blick auf die Historizität dieser Räume, die als Teil einer »longer trajectory of change and development« zu betrachten seien (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 20). Wie zentral diese historische Einbettung jedoch ist, argumentiert etwa Jürgen Zimmerer anhand des Hamburger Hafens:

Die Globalisierung ist das Signum unserer Epoche, die Container sind ihr Symbol; und damit die Häfen und Hafenstädte, Knotenpunkte der transnationalen Vernetzung. Meist als modernes, ja erst wenige Jahrzehnte altes Phänomen wahrgenommen, besitzt die Globalisierung in Wirklichkeit eine mehr als sechshundertjährige Geschichte: die koloniale Globalisierung. (Zimmerer, 2022, S. 15)

Auch wird oft die fehlende Verankerung der benannten Globalisierungstheorien in der materiellen Realität kritisiert. So merkt etwa die Anthropologin Aihwa Ong an, die globalisierungstheoretische Terminologie der »flows, deterritorializations [...] and networks« (Ong, 2006, S. 121, H.i.O.) verdecke die zahlreichen Unterteilungen und Fragmentierungen, die die scheinbar reibungslosen Ströme von Daten und Kapital in der globalisierten Welt erst möglich machten. Laut den Soziolog*innen Sven Opatz und Ute Tellmann (2012) wird so die zweifelsfrei verkürzte Vorstellung eines rein ortsgebundenen und umgrenzten Nationalstaates als Container gesellschaftlichen und ökonomischen Handelns durch die ebenso reduktionistische Idee eines uniformen Netzwerkraumes ersetzt, der vermeintliche Ausweg aus der »territorial trap« führe lediglich in eine »non-territorial trap« (ebd., S. 264). Auch Mezzadra und Neilson merken in diesem Sinne kritisch an, die simplifizierende Unterscheidung

von postmateriellen Räumen der Ströme und konkreten Orten (*places*) suggeriere eine »disconnection between a homogeneous and smooth global space on one hand and politically, socially, and culturally fragmented local spaces on the other. This does not allow us to fully grasp the logics of contemporary global processes.« (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 210f)

Diese kritischen Anmerkungen legen nahe, dass die oben genannten Risiken, mit denen sich eine logistikkritische Museumspraxis konfrontiert sieht, auch im Begriff der Globalisierung angelegt sind. Zum einen ist dies die Fetischisierung eines glatten Raums der Zirkulation, der die Materialität und Reibungen logistischer Zusammenhänge zu Gunsten einer Erzählung von ultimativer Vernetzung und Synchronizität in den Hintergrund rückt – ähnlich, wie oben mit Blick auf die Diskurse der kommerziellen Logistik angemerkt wurde. Zum anderen suggeriert der Begriff der Globalisierung, zumindest in seiner netzwerktheoretischen Prägung der 1990er und 2000er Jahre, eine ahistorische Erzählung, die gegenwärtige logistische Technologien ungenügend in ihren historischen Entstehungszusammenhang einbindet – hier sei erneut an die u.a. von Søren Mau (2019) und Stefano Harney (Harney et al., 2018) vorgebrachte Argumentation erinnert, die sogenannte logistische Revolution der 1960er Jahre sei weniger eine Revolution im eigentlichen Sinne als eine Fortführung immanenter Kapitallogiken mit anderen Mitteln (siehe Kap. 3.2)

Auch innerhalb des Hafenmuseums, so erörtert etwa Ursula Richenberger im Gespräch, existiere eine gewisse Skepsis gegenüber dem Begriff der Globalisierung. So sei in einem vorläufigen Konzeptpapier, welches die Grundlage für die Freigabe der Bundesmittel zur Finanzierung des Deutschen Hafenmuseums bildet, festgehalten, »dass wir nicht mit dem Begriff ›Globalisierung‹ [arbeiten], weil er politisch so besetzt ist und bestimmte Assoziationen weckt, sodass wir versuchen, eine eigene Begrifflichkeit zu finden« (Ursula Richenberger, Interview am 21.10.2021). Dies scheint nicht nur angesichts der von ihr erwähnten politischen Implikationen, sondern auch vor dem Hintergrund der soeben skizzierten Kritik sinnvoll. Dennoch ist der Begriff in den bislang vorliegenden und mir zugänglichen Materialien so präsent, dass er ohne Frage einen Abdruck in dem Projekt hinterlassen hat. Er impliziert eine Betrachtung ökonomischer Zusammenhänge in ihrer globalräumlichen Verwobenheit und liefert damit eine entscheidende Voraussetzung für logistische Perspektivierungen.

Lieferkette

Dass das Hafenmuseum etwas anderes will als eine Reproduktion der postmateriellen Abstraktion, die in den genannten Globalisierungsdebatten aufgerufen ist, wird seit dem Beginn der Konzeptentwicklung immer wieder explizit hervorgehoben. Der dabei formulierte Anspruch ist einer, dem im Gegenteil an einer Veran-

kerung und Konkretisierung weltweiter ökonomischer und kultureller Interdependenzen im Ort des Hafens gelegen ist. So formulierte Kultursenator Carsten Brosda in der Dokumentation des oben beschriebenen Symposiums: »Gerade in Zeiten, in denen die Globalisierung zum Schlagwort geworden ist, vermag ihre lokale ›Anfassbarkeit‹ in einem Museum das Verstehen komplexer Zusammenhänge erleichtern.« (Brosda, 2017, S. 12) Die Herstellung einer solchen »Anfassbarkeit« ist wohl die zentrale Herausforderung eines logistischen Museums, ist dieses doch mit der Aufgabe konfrontiert, äußerst abstrakte Relationen von Zirkulation und räumlicher Konnektivität in konkrete Darstellungsformen zu übertragen.

Dieser Ansatz geht von der spezifischen Lokalität des Hamburger Hafens aus und setzt diese in Beziehung zu den sich dort kreuzenden globalen Verbindungen. So erörtert Carsten Jordan, Sammlungsleiter und wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Hafen- und Logistikgeschichte im Hafenmuseum:

Man kann die Globalisierung schon auch anhand des Hamburger Hafens erklären. [...] Der Hamburger Hafen ist [...] eben kein lokales Phänomen, sondern der hat sehr viele Verbindungen zu anderen Seehäfen, [...] zum Beispiel zu den englischen Häfen, den Häfen in Südamerika und auch den Häfen in Nordamerika. (Carsten Jordan, Interview am 20.01.2023)

Um dies in konkrete Narrative zu übersetzen, sind in der hier im Fokus stehenden Frühphase der Museumsentwicklung der Begriff der Warenkette und der des Netzes zentrale Bezugspunkte. So benennt Ursula Richenberger als den leitenden Ansatz des Hafenmuseums, »anhand des Knotenpunktes Hafen diese Netze [der Globalisierung] zu entschlüsseln«. Diese seien »eben nicht linear [...], sondern [...] als Netz organisiert [...], mit größeren oder kleineren [Knoten], dickeren oder dünneren Linien dazwischen, je nach Intensität des Austausches und der Ströme, die zwischen den verschiedenen Knotenpunkten passiert sind« (Ursula Richenberger, Interview am 21.10.2021). Sie versteht den narrativen Ansatz des Museums also als einen, der sich entlang multidimensionaler Wertschöpfungsketten bewegt und der die verschiedenen Punkte und Vektoren identifiziert, die darin eine Rolle spielen. In diesem Sinne werde, so ihre Vorstellung, das Museum einzelne Waren in den Blick nehmen und die sich um sie herum entspannenden Netzwerke nachvollziehen.

Welche Waren und Netze das im Einzelnen sein werden, darüber besteht zum Entstehungszeitpunkt dieser Arbeit noch keine abschließende Klarheit. Gesetzt ist lediglich, dass die historische Warenkette des Salpeterhandels eine zentrale Rolle spielen wird. Dies ergibt sich aus der Position des historischen Frachtseglers *Peking* als zentralem Teil des Museumsprojektes seit der Förderzusage durch den Bund. Salpeter oder Natriumnitrat kommt in großen Mengen in der chilenischen Atacama-Wüste vor. Dort wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts in Tagebauanlagen das nitrathaltige Caliche-Gestein abgebaut, aus welchem Salpeter als weißes Granulat

raffiniert und dann per Schiff nach Europa transportiert wurde. Die hochgradig kolonial strukturierte Ökonomie des Salpeterhandels ist symptomatisch für einen globalisierten Kapitalismus um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. In ihm zeigt sich die Verflechtung von Industrialisierungsprozessen in Europa mit extraktivistischen Praktiken in Lateinamerika, die Macht eines sich zunehmend globalisierenden Finanzmarktes und die zentrale Bedeutung von Infrastrukturen des Transports, die eine den halben Globus umspannende Lieferkette gewinnbringend operationalisierbar machten (Clark & Foster, 2009; Galaz-Mandakovic, 2018; Wisniak & Garcés, 2001).

All diese räumlichen, organisatorischen und zeitlichen Verflechtungen der Salpeterindustrie, die hier nur angerissen und in den Kapiteln 6 und 7 ausführlicher behandelt werden, machen Salpeter zu einem idealtypischen Gegenstand des Hafenmuseums in der Verfolgung der bisher herausgearbeiteten Ziele. So sei die Epoche des Salpeterhandels laut Ursula Richenberger eine

Phase [...] von Globalisierung anhand eines Produktes, anhand einer Warenkette, die abgeschlossen ist, die auch schon sehr gut erforscht ist durch verschiedene größere Forschungsprojekte, wo wir sehr anschaulich machen können: Was bedeutet Globalisierung? (Ursula Richenberger, Interview am 15.02.2020)

Dies umfasse einen Blick auf die materiellen Manifestationen des Salpeterhandels in Hamburg sowie insbesondere in Chile, etwa in Form von Hafeninfrastrukturen und anderen technologischen Entwicklungen. Dies geschehe jedoch nicht allein aus einer »Ingenieursperspektive«, sondern vielmehr entlang von Fragen wie: »Wann ist wo welche Technik hingekommen, um Globalisierung effizient zu organisieren, und was hat das auch für die Menschen bedeutet, die mit dieser Technik zu tun hatten, und was ist davon bis heute sichtbar, wie entwickelt sich das?« (Ursula Richenberger, Interview am 21.10.2021) Eng damit verbunden sind für sie auch die Abstimmungs- und Koordinationsprozesse, die für die Logistik des Salpeterhandels bestimmend waren. Sie verweist diesbezüglich auf die »Ströme dazwischen [zwischen den Häfen, MR]«. Demnach gelte es zu zeigen, dass »Hafenorte keine statischen Gebilde sind, die an irgendeinem Ort sind«, und stattdessen zu fragen: »Wie findet die Verbindung statt?« (ebd.)

Was bei Richenberger anklingt, ist eine Erzählperspektive, die nicht auf einzelne Orte des Salpeterhandels zentriert, sondern die *in* der Lieferkette selbst verortet ist. Sie fokussiert weder exklusiv auf den Salpeterumschlag im Hamburger Hafen noch auf den Abbau in der Atacama-Wüste. Vielmehr betrachtet sie diese sowie alle anderen an der Wertschöpfungskette des Salpeterhandels beteiligten Vorgänge explizit in ihrer gegenseitigen Relationalität. Dass dabei die *Peking*, also eine infrastrukturelle Instanz des Warentransports, die über eine Distanz von tausenden Kilometern verschiedene Orte der Wertschöpfung zueinander in Beziehung setzt, den

Ausgangspunkt bildet, ist für die Frage nach einer logistischen Museumspraxis in idealtypischer Weise instruktiv.

4.3 Das Logistische Museum als kartographisches Projekt

Entscheidend für das hier vorgeschlagene Konzept des Logistischen Museums ist es, dass es sich nicht nur auf ein Erzählen um des Erzählens Willen beschränkt. Vielmehr ist geboten, seine Aktivitäten und Praktiken als politische Praxis zu verstehen, sie mit einem ausdrücklichen politischen Projekt zu verbinden. Es gilt, nach den didaktischen Möglichkeiten einer musealen Perspektive zu fragen, die den Lieferketten von einem Ende zum anderen folgt und die die dazwischen liegenden Infrastrukturen und Abläufe in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit offenbart. Wie können die darin eingebetteten ökonomischen und sozialen Relationen greifbar gemacht werden? Welche Möglichkeiten der Aktivierung ergeben sich daraus? Und was kann ein Projekt wie das Hafenmuseum in dieser Hinsicht von anderen ästhetisch-politischen Interventionen, seien es künstlerische Positionen oder kuratorische Projekte, lernen?

Orientierung in der globalen Komplexität

Eine Erzählperspektive wie die bis hierher skizzierte kann mit dem Konzept der *logistical imagination* gefasst werden. Hockenberry et al. (2021) bezeichnen damit bestimmte Formen und Praktiken der medialen Darstellung, welche durch logistische Operationsweisen bestimmt sind. Logistische Imaginationen verweisen demzufolge auf die »representational and imaginative modes of logistical activity« (ebd., S. 3), d.h. auf die Darstellungsformen und Medien, die die Operationen des logistischen Kapitalismus zum Gegenstand haben. Gemeint ist damit ein spezifischer Blick auf die materiellen Ströme der Zirkulation, der sich den Blickpunkt der Logistik zu eigen macht, dabei aber eine gewisse Distanz zu ihr bewahrt und ihre Operationen zu durchdringen sucht:

To analyze the logistical imagination is to understand what it means to see like a supply chain, to comprehend the conditions that make one feel like cargo, or to explore logistics' racialized and gendered aesthetics. (ebd., S. 5)

Den Umgang des Hafenmuseums mit den Zusammenhängen des Salpeterhandels als *logistical imagination* in diesem Sinne zu bezeichnen, impliziert zweierlei. Zum einen bedeutet es, die Repräsentationen des Salpeterhandels selbst und die darin angelegten Imaginationen nachzuvollziehen. Wie stellt sich die Welt aus Sicht dieser spezifischen Lieferkette dar? Welcher Blick auf die chilenische Wüste und die dort verorteten Förderanlagen scheint etwa in zeitgenössischen europäischen Quellen auf, und wie werden die europäischen Extraktions- und Expansionsbemühungen aus chilenischer Sicht verhandelt? Welche Bedeutung wird der *Peking* und anderen logistischen Werkzeugen und Infrastrukturen zugeschrieben?

Zum anderen bedeutet es, und das ist an dieser Stelle entscheidend, im Hafenmuseum eine eigene logistische Imagination zu entwickeln. Mit anderen Worten: Das Museum muss eine Perspektive auf den Salpeterhandel einnehmen, die im Inneren seiner logistischen Netze verortet ist, die diese aber nicht nur aus ihrer eigenen Logik und Rhetorik heraus beschreibt, sondern sie zum Gegenstand kritischer Reflexion macht. Im Sinne der oben zitierten Forderungen (»to see like a supply chain«, »to [...] feel like cargo«) heißt das, die Ströme von Rohstoffen und Waren – aus der chilenischen Wüste in deutsche Fabriken und von dort auf die (Schlacht-)Felder Europas – und Kapital – aus Hamburger Banken in chilenische Bergbauanlagen und zurück – nachzuvollziehen. Es heißt zu durchleuchten, wie in dieser Lieferkette menschliche Arbeitskraft mobilisiert wird, welche eine in der Erde gebundene Mineralschicht in eine weltweit nachgefragte Ware verwandelt. Vor allem aber gilt es, nachvollziehbar zu machen, welche zentrale Bedeutung dabei der maritimen Logistik und ihren Infrastrukturen zukommt. Hierfür steht paradigmatisch die *Peking*: Sie vermittelt zwischen all den genannten Aspekten, stellt die Verbindung her zwischen Europa und Chile, zwischen Arbeit und Vermarktung, zwischen Extraktion und Finanzialisierung. Sie operationalisiert, in den oben zitierten Worten Richenbergers, »die Ströme dazwischen«.

Eine museale Erzählung, die in der Lieferkette des Salpeters situiert ist, würde es ermöglichen, in der materiellen Realität zu verankern, was zuvor im Abstrakten mit dem Begriff der Globalisierung beschrieben wurde. In diesem Sinne stellt eine am Konzept der *logistical imagination* orientierte Perspektive, d.h. eine, die den Standpunkt der bewegten Waren einnimmt und alle Punkte ihrer Verwertung nachvollzieht, statt an einzelnen Orten oder Phänomenen zu verharren, einen entscheidenden Ansatzpunkt für die Entwicklung einer spezifisch logistischen Storyline im Hafenmuseum. Sie legt fest, was Teil der musealen Erzählung ist, verleiht Orten und Akteur*innen Relevanz in Bezug auf die Storyline und bestimmt deren Verhältnis zueinander sowie zur Institution. Zusammen mit anderen Aspekten der musealen Repräsentation wie dem Aufbau einer Sammlung, der Platzierung und Anordnung von Objekten im Ausstellungskontext oder der architektonischen Gestaltung des Ausstellungsraumes bildet sie eine Dimension des je spezifischen Umgangs mit Logistik als Gegenstand des Museums. Dabei geht sie den anderen genannten Dimensionen chronologisch wie strukturell voraus, indem sie den Rahmen, das Grundgerüst des spezifischen Modus der Musealisierung definiert.

Diese narrative Grundstruktur agiert analog zur räumlichen Logik der Lieferkette und zeigt auf, wie durch eine räumliche Ausweitung von Wertschöpfungsprozessen Orte und Subjekte in eine durch Kapital vermittelte Beziehung zueinander gesetzt werden. Dies in den Fokus der musealen Erzählung zu rücken, hilft dabei, die Logik des logistischen Raumes, die »rationality by which space is organized« (Chua et al., 2018, S. 617), nachzuvollziehen. Wie in Kapitel 3 deutlich gemacht wurde, ist dies nicht allein eine Frage physischer Lokalitäten. Es ist vielmehr eine im-

manent politische Frage danach, unter welchen Bedingungen diese Verbindungen hergestellt und aufrechterhalten werden und welche sozioökonomischen Relationen sie implizieren, und damit eine zentrale Leitlinie einer logistischen Museumspraxis, einer kritischen Musealisierung von Logistik.

Dabei kommt es potenziell zu signifikanten Rückkopplungseffekten, indem eine kritische Musealisierung von Logistik wiederum in andere Repräsentationen und Vorstellungen des globalisierten Kapitalismus interveniert und sie der Kritik zugänglich macht. Diese politische Dimension des Konzeptes der logistischen Imagination betonen auch Hockenberry et al., wenn sie schreiben: »An attention to forms of mediation reveals the language and iconography of logistics as a potential site for intervention.« (2021, S. 6)

Auch die Museumsentwickler*innen erhoffen sich in diesem Sinne, so wurde in den Interviews und Gesprächen deutlich, mit dem Deutschen Hafenmuseum eine Verschiebung des Blicks auf Häfen und Welthandel anzuregen. Stiftungsvorstand Hans-Jörg Czech erläutert, man wolle »etwa die Handelsverbindungslinien oder die Transport-, und Eisenbahnrouen«, die sich im Hamburger Hafen kreuzen, genauer in den Blick nehmen und davon ausgehend fragen: »[W]ohin gehen die Waren, die hier früher und heute angelandet wurden und werden [...]? Und welche Rolle spielen diese Waren und Knotenpunkte eigentlich in einem internationalen wirtschaftlichen Gesamtgeflecht?« (Hans-Jörg Czech, Interview am 15.10.2020) Das sieht er sowohl für den Salpeterhandel und den operativen Kontext der *Peking* geboten wie auch für gegenwärtige Handelsrouten und Lieferketten. Insbesondere von letzterem erhofft er sich einen explizit didaktischen Effekt. So stellten sich seiner Auffassung nach viele Besucher*innen die Frage: »Was hat dieser Hafen eigentlich mit mir zu tun?« Es gelte ihnen daher zu vermitteln:

[I]n den Containern liegen beispielsweise die Handys, die ihr morgen irgendwo kauft [...]. Was scheinbar selbsterklärend ist, was man sich aber oft nicht klar macht. Das führt zu weiterführenden Fragestellungen, die erhellen. »Was hat das alles eigentlich mit mir zu tun?« (ebd.)

Was hier in der vergleichsweisen frühen Phase der Konzeptentwicklung noch recht allgemein formuliert ist, deutet potenziell in Richtung einer Intervention in die Imaginationen von Logistik und Welthandel. Die Frage: »Was hat das eigentlich mit mir zu tun?« formuliert eine Perspektive auf die Verflechtungen alltäglicher Güter mit logistischen Netzwerken und, besonders entscheidend, der eigenen Position innerhalb dieser Zusammenhänge.

Eine solche Intervention reagiert auf ein grundlegendes Problem, das jeder Repräsentation oder Reflexion logistischer Zusammenhänge inhärent ist. Diese sind zu groß, zu komplex, zu dynamisch, zu opak, zu überwältigend, um sie darstellbar

zu machen, geschweige denn, intellektuell in ihrer Gänge zu erfassen. Allein ihre räumliche Ausdehnung scheint sich der menschlichen Vorstellungskraft zu entziehen, ebenso wie die minutiös aufeinander abgestimmten, unendlich kleinteiligen Prozesse, die sich scheinbar magisch zum Ganzen der Lieferkette und zur Totalität der globalen ökonomischen Verflechtung zusammensetzen – so zumindest das gängige Narrativ. Dies ist nicht nur in solchen Diskursen und Repräsentationen zu beobachten, die aus dem Feld der kommerziellen Logistik selbst kommen und denen allein schon aus ökonomischen Überlegungen daran gelegen ist, die Vorstellung eines hochspezialisierten und übermenschlich komplexen Feldes aufrechtzuerhalten, dessen Beherrschung Expertise und elaborierte Technologie verlange. Wie Hockenberry et al. argumentieren, ist die Vorstellung einer übermächtigen Komplexität der Logistik auch in der kritischen Auseinandersetzung mit ihren politischen Effekten ein gängiges Motiv:

Critiques of capitalism often construe logistics as something simultaneously monumental and microscopic. It is always present but nowhere to be seen. Increasingly automated and algorithmic, it is, like capital itself, an inhuman, unknowable thing. [...] The mind-boggling scale of these technologies and of the systems that manage their movements are defined by the dark dreams of the ›logistical sublime,‹ where global trade flows are ever more precisely patterned in a nightmare of unending rationalization. (ebd., S. 5)

Die Vorstellung eines »logistical sublime«, eines im Kant'schen Sinne Erhabenen in der Logistik, stellt ihnen zufolge die hegemoniale Vorstellung weltweiter ökonomischer und kommunikativer Verflechtungen unserer Gegenwart dar. Sie sei die »dominant form of the logistical imagination« und verhindere an vielen Stellen eine ernsthafte kritische Auseinandersetzung oder praktische Intervention (ebd., S. 5). Diesem Problem zu begegnen, die in ihm verborgenen Relationen sichtbar, fühlbar und nachvollziehbar zu machen, ist eine zentrale Herausforderung, aber auch ein Potenzial logistischer Museumspraxis.

Hockenberry et al. argumentieren damit analog zu Fredric Jameson, der bereits 1984 das Problem eines »post-modern or technological sublime« (1984, S. 79) diagnostiziert. Sein Begriff des Postmodernismus bezeichnet dabei eine Tendenz der Fragmentierung, Differenzierung und Ausweitung räumlicher und historischer Zusammenhänge ab der Mitte des 20. Jahrhunderts. Diese Tendenz, so Jameson, bestimme nicht nur ökonomische Wertschöpfungsprozesse in globalem Maßstab, sondern ebenso deren Repräsentation und ästhetische Verarbeitung in Kunst, Literatur und anderen kulturellen Formen. Zentral sei dabei ein Moment der Desorientierung in den fragmentierten und diffusen Räumen des Spätkapitalismus, das sich – im Kleinen auf der Ebene des Städtischen und der Architektur, im Großen auf der Ebene globaler ökonomischer Zusammenhänge – in kognitiver wie

körperlich-sensorischer Hinsicht in die Subjekte einschreibe. So stellt Jameson fest:

[The] alarming disjunction point between the body and its built environment can itself stand as the symbol and analogue of that even sharper dilemma which is the incapacity of our minds, at least at present, to map the great global multinational and decentred communicational network in which we find ourselves caught as individual subjects. (Jameson, 1984, S. 80)

Dieses Problem der Desorientierung erfordere, so Jameson, neue ästhetische, kulturelle und theoretische Strategien, die das Subjekt in Relation zu der globalen Totalität des Spätkapitalismus und insbesondere dessen räumlicher Komplexität situieren (ebd., S. 89). Diese Strategien fasst er unter dem Begriff des »cognitive mapping«, den er von dem Architekturtheoretiker Kevin Lynch (1990) übernimmt. Gemeint sind damit sämtliche Prozesse des bewussten und unbewussten Organisierens räumlicher Relationen, mit deren Hilfe die eigene Position erfasst und die Umgebung navigiert werden kann. Anders als die Bezeichnung vermuten lässt, ist *cognitive mapping* bei Jameson keine rein intellektuelle, rationale Operation. Der Begriff des *mapping* ist allenfalls metaphorisch zu verstehen und bleibt damit offen für Erweiterungen in Richtung genuin affektiver und ästhetischer Praktiken im Sinne eines »affective mapping« (Flatley, 2008, S. 78). So beschreibt Jameson die Postmoderne mit Raymond Williams (1977) als eine »structure of feeling«, in der sich »new forms of practice and social and mental habits« mit »new forms of economic production and organization« verweben (Jameson, 1984, S. xiv). Zentral in diesen Praktiken sei ein tendenzieller Verlust von sensorischen und sinnlichen Orientierungspunkten, ein »waning of affect« (ebd., S. 10). Das Problem der Postmoderne bestehe demzufolge also an zentraler Stelle in einem Gefühl der Desorientierung, dem das Konzept des *cognitive mapping* entgegenläuft mit dem Ziel »to endow the individual subject with some heightened sense of its place in the global system.« (ebd., S. 54)

Das Museum im *Cartographic Turn*

All das gibt Anlass zu einigen spekulativen Überlegungen, die die narrative und museale Praxis des Hafenmuseums aus einer am Begriff des *cognitive mapping* orientierten Perspektive weiterdenken. Spekulativ sind diese einerseits, weil zum jetzigen Zeitpunkt noch wenig Details feststehen hinsichtlich der konkreten Erzählungen und Darstellungsweisen des Museums. Sie sind es andererseits, weil die Frage nach der politischen Positionierung des Museums eine konfliktreiche ist, die zwischen verschiedenen Interessen und Begehren zu vermitteln gezwungen ist. Dass es eine explizit logistikkritische Perspektive wie die auf den vergangenen Seiten formulierte einnimmt, ist vor dem Hintergrund seiner institutionellen Struktur eher

unwahrscheinlich. Dennoch sollen hier abschließend, als Teil der Suche nach einem potenziellen Logistischen Museum, einige kuratorische und künstlerische Positionen aufgezeigt werden, die als Referenzpunkte einer solchen Praxis dienen können. In diesem letzten Teil des Kapitels geht es also weniger darum, zu beschreiben, was das Hafenmuseum tut oder vorhat, sondern darum, Punkte zu markieren, an denen eine durch logistikkritische Theorie informierte Perspektive ansetzen könnte. Mit diesem Schritt vollziehe ich einen methodologischen Registerwechsel, der auch an anderen Punkten dieser Arbeit immer wieder aufgerufen wird. Er markiert eine Bewegung weg von der empirischen Beschreibung und Einordnung dessen, was im Hafenmuseum passiert, was in Dokumenten festgehalten ist und was mir Gesprächspartner*innen erzählen, hin zu einer theoriegeleiteten Spekulation darüber, wie es sein *könnte*, was implizit im Projekt des Hafenmuseums angelegt ist, was an Kontur gewinnt, wenn es mit anderen Museen und Projekten in Resonanz gesetzt oder aus der Warte bestimmter theoretischer Positionen interpretiert wird.

Ich nehme damit einen Hinweis auf, den Alberto Toscano und Jeff Kinkle in ihrem explizit als Aktualisierung von Jamesons Projekt konzipierten Buch »Cartographies of the Absolute« (2015) formulieren. Sie schreiben dort:

[C]ultural producers, for the most part, do not literally attempt to generate maps of the new interconnected global reality, or even address it frontally. Rather it is the task of the critic to tease out the symptoms of, at one and the same time, the consolidation of a planetary nexus of capitalist power and the multifarious struggles to imagine it. (ebd., S. 10)

So sind die potenziellen Storylines des Hafenmuseums, welche entlang einzelner Produkte und ihrer Warenwege den komplexen Verflechtungen des globalisierten Kapitalismus folgen, durchaus anschlussfähig an eine politisch-ästhetische Praxis des kognitiven Kartierens, sofern man sie durch die geeigneten theoretischen Brillen betrachtet. Die Museumsmacher*innen teilen, so viel wurde in den Gesprächen deutlich, zumindest implizit Jamesons Ausgangsdiagnose der Unfähigkeit des postmodernen Subjektes, seine eigene Involviertheit in globale Zusammenhänge des Spätkapitalismus kognitiv zu greifen. Wie Jameson gehen sie davon aus, dass die globalen Warenwege sowie die analog dazu verlaufenden kulturellen und ökonomischen Verflechtungen sich der unmittelbaren Erfassbarkeit entziehen und mithilfe kultureller, hier: musealer Praktiken kognitiv handhabbar gemacht, d.h. kartiert werden müssen. Ihr Ansatz ist es daher, diese Verflechtungen nachzuvollziehen, wobei sie vom unmittelbar greifbaren Gegenstand des Hafens einerseits und der Alltagserfahrung der Besucher*innen andererseits ausgehen (siehe Czechs oben zitiert Verweis auf das Handy). So soll Besucher*innen die eigene Situiertheit aufgezeigt werden, sollen sie als Subjekte im zunächst unüberschaubaren Raum der globalen Waren- und Kapitalzirkulation orientiert werden.

Das Hafenmuseum kann, zumindest hinsichtlich dieser abstrakt formulierten Leitmotive, eingereiht werden in eine Strömung kultureller Produktionen, welche anhand einzelner Waren und ihrer Produktions- und Lieferwege die Komplexität globaler ökonomischer Verstrickungen aufzeigen. Wie Toscano und Kinkle stärker noch als Jamesons herausarbeiten, ist dies nicht nur eine kognitive Operation im engeren Sinne, sondern an zentraler Stelle auch eine ästhetische. So sei die Problemstellung, die Totalität des gegenwärtigen Kapitalismus zu erfassen, zu repräsentieren oder sich einer solchen Repräsentation zumindest anzunähern, zuvorderst ein

aesthetic problem, in the sense of demanding ways to represent the complex and dynamic relations intervening between the domains of production, consumption and distribution, and their strategic political mediations, ways of making the invisible visible. (ebd., S. 24)

Entsprechend interessieren sie sich besonders für »visual and narrative works that provide [...] glimpses into, or distant refractions of, the functioning of a global political economy; works that address the place of individuals or collectives within this ›sublime‹ system« (ebd., S. 21). Toscano und Kinkle beschreiben in ihrem Buch ein breites Spektrum von Arbeiten der bildenden Kunst, der Literatur, des Kinos und Fernsehens und anderen Formen der Popkultur, die sich an diesem Projekt versuchen. Dabei diagnostizieren sie einen regelrechten »cartographic turn« (ebd., S. 23), vor allem in den visuellen Feldern, und heben dabei explizit die Position solcher Arbeiten hervor, die sich mit logistischen Praktiken und Phänomenen im engeren Sinne befassen: mit den Warenketten des globalisierten Kapitalismus, mit der Zirkulation von Gütern über die Ozeane und durch Städte und ihr Hinterland, mit Schiffen, Kranen und anderen Infrastrukturen des Umschlags und Transports und mit dem Container als »synecdoche for logistics, circulation and capital« (ebd., S. 196; vgl. auch Boyle, 2024). Gemein ist diesen Arbeiten, dass sie im besten Fall auf die »relational properties« ihrer Gegenstände fokussieren – »arguably the only ones that truly count« (Toscano & Kinkle, 2015, S. 196). Sie gehen also von konkreten Phänomenen und Materialisierungen der globalen Kapitalverhältnisse aus und nehmen mit ästhetischen und narrativen Mitteln ein relationales Mapping eben dieser Verhältnisse vor, anstatt beim einzelnen Gegenstand zu verharren.

Als wichtige Gründungsfigur eines solchen logistischen Turns in der Gegenwartskunst kann der Fotograf, Filmemacher und Essayist Alan Sekula verstanden werden. Vor allem seine Foto- und Essayserie »Fish Story« (Sekula, 1995) platzierte die Auseinandersetzung mit den Politiken des globalen Warenverkehrs an zentraler Stelle im Diskurs der zeitgenössischen Kunst. Sekula nimmt darin die ästhetische Erscheinung der maritimen Logistik, allem voran verkörpert durch den ikonischen Frachtcontainer, zum Ausgangspunkt, um die hinter dieser Oberfläche liegenden sozialen und politökonomischen Zusammenhänge des globalisierten Kapitalismus

zu ergründen (Baetens & Gelder, 2006; Kuhn, 2022). Die fotografische Dokumentation des Alltags auf Containerschiffen wird dabei zum Denkinstrument, dessen epistemisches Potenzial durch seine Einbettung in theoretische Essays und die Montage mit anderen ästhetischen Motiven freigesetzt wird (Mitchell, 2006, S. 24). Sein Projekt ist dabei insbesondere eine materialistische Kritik jener Globalisierungs- und Netzwerktheorien, die zum Entstehungszeitpunkt von »Fish Story« Mitte der 1990er Jahre Konjunktur hatten und die digitale Kommunikationsmedien als alleinige Motoren der »third industrial revolution« theoretisierten: »In effect, I am arguing for the continued importance of maritime space in order to counter the exaggerated importance attached to that largely metaphysical construct, ›cyber-space,‹ and the corollary myth of ›instantaneous‹ contact between distant spaces.« (Sekula, 1995, S. 50)

Was Toscano und Kinkle in ihrer – ganz in einer Linie mit dem hier zu erarbeitenden Projekt eines Logistischen Museums stehenden – Annäherung erstaunlicherweise fast gänzlich aussparen, sind kuratorische und museale Projekte. Dabei gibt es in dieser Hinsicht einige produktive Bezugspunkte. Insbesondere in den 2010er Jahren lassen sich zahlreiche Ausstellungen mit ähnlichen Themensetzungen beobachten. Die Ausstellung *Streamlines – Ozeane, Welthandel und Migration* etwa, 2015 von Koyo Kouoh in den Hamburger Deichtorhallen kuratiert, zeigte zahlreiche, zum Teil eigens beauftragte künstlerische Positionen, die sich mit den über maritime Verkehrswege etablierten globalen Verflechtungen auseinandersetzten. Die Funktion des Hamburger Hafens als Kreuzungspunkt von Warenwegen, insbesondere vom afrikanischen Kontinent her kommend, wird dabei im Katalog als »Ausgangspunkt für den kuratorischen Entwurf« benannt (Caebel & Kouoh, 2015, S. 13). Die gesamte Ausstellung sei somit als ein »Kunstwerk über die Zirkulation von Gütern und Menschen« (ebd., S. 14) zu begreifen, wobei das Zusammenspiel der gezeigten künstlerischen Positionen »die Zirkulationsbewegungen sinnlich nachvollziehbar machen« sollte (ebd., S. 13).

Die Kunstsoziologin und Kuratorin Mi You arbeitete auf eine ähnliche Weise mit dem Motiv der Seidenstraße, um in der Ausstellungs- und Performancereihe *Transgression and Syncretism*, durchgeführt 2016 im Asia Culture Center Theater in Gwangju, Süd Korea, Fragen von netzwerkbasierter Räumlichkeit und nomadischen Praktiken der Organisation zu fokussieren (You, 2016). Ihr durch historische und gegenwärtige Handelsnetze geprägtes Vorgehen sollte dabei Perspektiven und Praxen in gegenwärtigen künstlerischen und kuratorischen Kontexten eröffnen. Die räumliche Logik der Seidenstraße dient ihr dabei als Ausgangspunkt für eine

network methodology [that] emphasizes the shifts and mutations in networks, so from the historical trade practices along the silk road to railroad projects in the last century, from Western colonial expansion to East Asian adaptation of the capital-

istic world order, from decentralized counter-politics to decentralized control, all testify to the urgency of situated analysis without lapsing into totalizing concepts. (ebd., S. 10)

Als zumindest zeitweise institutionelle Verstetigung der in diesen kursorischen Beispielen angelegten Themen kann das Johan Jacobs Museum in Zürich betrachtet werden. Das von der Jacobs Foundation ursprünglich als Kaffee-Museum initiierte Haus wurde unter der Leitung des Kurators Roger M. Buergerl von 2013 bis zu seiner vorläufigen Schließung im Jahr 2021 zu einer Kunstinstitution weiterentwickelt, die sich ausgehend von Handelsgütern und ihren Transportwegen »den weltumspannenden Verflechtungen unserer Lebenswelt« widmet (Johann Jacobs Museum, 2023a). Als Impulsgeber für diese programmatische Ausrichtung wird auf der Website des Museums Alan Sekula genannt. Entsprechend zeichnete sich auch das Ausstellungsprogramm des Johan Jacobs Museums unter der Leitung Buergerls – welches 2013 mit einer Präsentation von Alan Sekulas *Dockers Museum* (Sekula et al., 2015; Van Gelder, 2014) eröffnet wurde – durch Projekte aus, welche entlang konkreter Warenwege die globale Verflechtung in ihrer materiellen Dimension auf ästhetische Weise herausarbeiteten. Der Schwerpunkt lag dabei, so wird in einer Rückschau auf der Museumswebsite beschrieben,

auf der Erforschung und Darstellung globaler Handelswege und ihrer kolonialen Verstrickungen. Zum Kaffee traten weitere Produkte und Rohstoffe, die für die Geschichte der Moderne entscheidend waren, darunter Kakao, Opium, Seide, Rohöl und Kautschuk (Gummi). In thematischen Ausstellungen, bei denen der Kunst eine Schlüsselrolle zukam, wurden dekoloniale Perspektiven auf die Herkunft der Gegenwart erprobt. (Johann Jacobs Museum, 2023b)

In diese Reihe von musealen und ästhetischen Positionen kann potenziell auch das zukünftige Hafenmuseum eingeordnet werden. Auch hier geht es ausgehend von einem Ort der materiellen Zirkulation (dem Hafen) und den sich darin verschränkenden globalen Warenwegen darum, die überwältigende Komplexität des globalisierten Kapitalismus greifbar zu machen und ein Gefühl für die eigene Position darin anzuregen. Die oben von Kultursenator Brosda formulierte Zielsetzung des Hafenmuseums, durch die »lokale ›Anfassbarkeit‹ [von Globalisierung] in einem Museum das Verstehen komplexer Zusammenhänge [zu] erleichtern« (Brosda, 2017, S. 12), verbunden mit der von Stiftungsvorstand Czech aufgeworfenen Frage: »Was hat das alles mit mir zu tun?« kann als eine fast direkte Paraphrase dieser Prämisse gelesen werden.

Gleichzeitig muss aber Vorsicht angemeldet werden, was die politische Potenz des Hafenmuseums angeht. So anschlussfähig die zu diesem Zeitpunkt identifizierbaren narrativen Strategien des Museums an die deskriptive und analytische Di-

mension der beschriebenen Positionen sind, so unklar ist ihr politisches Ziel. Die entscheidende Frage an dieser Stelle lautet: Was soll erreicht werden mit dieser musealen Erzählung, welche entlang historischer und gegenwärtiger Warenwege die Involviertheit seiner Besucher*innen in globale, sozioökonomische Gemengelagen aufzeigt? Hockenberry et al. (2021) haben eine klare Vorstellung von den Potenzialen solcher narrativen Praktiken. Sie verstehen ihre theoretische Zielsetzung, dem *logistical sublime* entgegenlaufende Imaginationen von globalen Netzwerken der Zirkulation zu entwerfen, explizit als Teil eines politischen Projektes: »[N]ew imaginations can catalyze systemic shifts« (ebd., S. 6), lautet ihre Prämisse. Auch Jameson macht deutlich, dass die von ihm formulierte kulturelle Praxis des *cognitive mapping* eine unmittelbar politische ist. Sein didaktischer Anspruch ergibt sich nicht aus sich selbst, es geht ihm nicht um abstrakte Theoriebildung oder ein Verständnis der Funktionsweisen der globalisierten Gegenwart aus reinem Wissensdurst. Vielmehr ist mit ihm eine explizit politische Hoffnung verknüpft:

These are not merely theoretical issues, but have urgent practical political consequences: as is evident from the conventional feelings of First World subjects that existentially (or ›empirically‹) they really do inhabit a ›postindustrial society‹, from which traditional production has disappeared and in which social classes of the classical type no longer exist – a conviction which has immediate effects on political praxis. (Jameson, 1984, S. 91)

In der Alltagserfahrung der hier implizierten Subjekte spielt die Produktion von Waren und die damit verbundenen materiellen Widersprüche kaum eine Rolle. Das didaktische wie politische Ziel einer Praxis des *cognitive mapping* im Museum oder in anderen ästhetischen oder kulturellen Zusammenhängen besteht laut Jameson also darin, ihnen diese materiellen Kontexte bewusst zu machen und damit die Dringlichkeit der mit ihnen verbundenen politischen Kämpfe. Wie Toscano und Kinkle hervorheben, sind diese Kämpfe nicht zuletzt solche in den Registern der Ästhetik und der Repräsentation:

To propose an aesthetic of cognitive mapping under conditions of late capitalism could be taken as an attempt to force into being a certain kind of political visibility and thus to counter the objective, material effects of a dominant regime of representation. (Toscano & Kinkle, 2015, S. 10, H.i.O.)

Damit verbunden ist an zentraler Stelle auch die Frage des Subjektes der kognitiven und ästhetischen Kartierung, die in all diesen Projekten angelegt ist. So implizieren Kartierungen des logistischen Kapitalismus immer einen oder mehrere Standorte, von denen aus die Totalität der globalen Warenströme ins Visier genommen wird. Sie implizieren Subjekte, aus deren Warte die Kartierung vorgenommen wird, eben-

so wie jene, die sie rezipieren, die durch sie in die Lage versetzt werden, ihren eigenen Standort zu fassen.

Das ist auch für das Projekt des Logistischen Museums von großer Bedeutung. Dieses muss sich die Frage stellen, wer sein Publikum ist, für wen es zugänglich ist, welche Subjekte es wie erreichen und affizieren kann. Die oben als Referenzpunkte genannten Projekte sind fast ausnahmslos im Kontext der zeitgenössischen Kunst situiert. Sie implizieren ein tendenziell bildungsbürgerliches Publikum, eines, das mit bestimmten theoretischen und ästhetischen Diskursen vertraut ist. Das Publikum des Hafenmuseums ist zumindest aktuell ein anderes. Dies belegt etwa eine Besucher*innenbefragung aus dem Jahr 2023. Das Publikum wird dort im Vergleich zu anderen Museen, vor allem zu Kunstmuseen, als tendenziell älter, männlicher und im Schnitt mit niedrigerem formalen Bildungsstand beschrieben (Wegner et al., 2023, S. 10). Auch geht es aus anderen Gründen in das Museum als mit der Motivation, die Bedeutung logistischer Infrastrukturen in den Relationalitäten des globalisierten Kapitalismus zu verstehen. So geben ein überwiegender Teil der Befragten als Grund für den Besuch im Hafenmuseum an, das Museumsschiff *Peking* besichtigen oder »Hafenatmosphäre erleben« zu wollen (ebd., S. 29). Ohne dass dies mit einer Wertung verbunden wäre, braucht es hier also möglicherweise andere Strategien, andere Formen der Zugänglichkeit und Vermittlung, andere Formen der Affizierung als im Feld der zeitgenössischen Kunst. Es braucht eine Form der Erzählung, die die Begeisterung für das Maritime und die atmosphärische Qualität des Ortes auffängt und davon ausgehend eine weiter gefasste Perspektive eröffnet. Andere Subjekte des Museums verlangen nach anderen Logistiken des Musealen. Dieser Zusammenhang wird, so viel sei vorweggenommen, in den folgenden Kapiteln auf unterschiedlichen Ebenen eine Rolle spielen: auf der Ebene des Subjektes, das sich im Museum bewegt, das seine Anordnungen von Objekten, Texten und Medien betrachtet und wahrnimmt, das durch sie affiziert wird. Aber auch auf der Ebene desjenigen Subjektes, das in diesen Anordnungen repräsentiert ist, auf das durch sie verwiesen ist, dem in diesen Anordnungen eine bestimmte Position zugewiesen wird. Schließlich wird es um Fragen der Resonanz zwischen Subjekten und den (An)Ordnungen und den darin aktivierten Affekten und Narrativen, aber auch zwischen Subjekten und anderen Subjekten, um Formen der Subjektivierung, die andere Möglichkeiten einer kritischen Kartierung und einer emanzipatorischen Relationalität aufzeigen.

Inwiefern das Hafenmuseum die Perspektive so weit öffnet, ist noch nicht zu sagen. Bezogen auf die Warenkette des Salpeterhandels, die bislang als zentraler narrativer Bezugspunkt des Hafenmuseums betrachtet werden kann, sind jedoch eine Vielzahl möglicher Anknüpfungspunkte denkbar und auch schon latent erkennbar (siehe Kap. 6). Eine Praxis der ästhetischen und kognitiven Kartierung zu realisieren, hieße die historischen und geografischen Bezüge nachzuvollziehen, wel-

che die Wertschöpfungskette des Salpeters mit den Relationen des gegenwärtigen Kapitalismus verbinden. Es gelte dabei zu zeigen, wie etwa im Abbau von Lithium oder Kupfer in der Atacama-Wüste strukturelle und geografische Ordnungen aktualisiert werden, welche zurückzuverfolgen sind zu den quasi-kolonialen Operationsweisen der Salpeterindustrie vor hundert Jahren. Der Hinweis von Stiftungsvorstand Czech, ausgehend vom Mobiltelefon im Container im Hamburger Hafen die Komplexität dieser Zusammenhänge zu entfalten, verankert dies wiederum in der Alltagserfahrung der Besucher*innen. So ist das Smartphone das wohl prägnanteste Signum der medialen sowie ökonomischen Verstrickungen unserer Gegenwart. Es ist nicht nur selbst ein Knotenpunkt von Kommunikationsnetzen, sondern verweist auch in seiner Materialität auf einen komplexen Wertschöpfungsprozess, in dem Menschen, Rohstoffe und Produktionsmittel auf unterschiedlichste Weise zueinander in Beziehung gesetzt werden. Diese Verknüpfungen reichen, wie auch Toscano und Kinkle (2015, S. 194) ausführen, nicht nur nach China, also den Ort seiner finalen Montage. Sie umfassen ebenso den Abbau von seltenen Erden in der Demokratischen Republik Kongo und von Kupfer und Lithium in Chile, teils an denselben Orten, an denen zur Zeit der vorletzten Jahrhundertwende Salpeter abgebaut wurde. Sie umfassen Finanzspekulationen an den Börsen von New York, London oder Hong Kong sowie ein komplexes Netz logistischer Infrastrukturen, innerhalb derer der Hamburger Hafen nur einer von vielen Punkten ist. Eine im beschriebenen Sinne logistische, kartographische Erzählung müsste diese Prozesse in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit erfassen und nachvollziehbar machen. Sie müsste zeigen, wie etwa der Lithiumabbau in Chile untrennbar verbunden ist mit Umweltkatastrophen und Trinkwassermangel, wie auf den Schifffahrtsrouten über die Ozeane systematisch Arbeitnehmer*innenrechte ausgehebelt und an allen Stellen der Produktion hochgradig prekäre, rassifizierte Arbeitsregime mobilisiert werden (Campling & Colás, 2018). Auch müsste sie die Kämpfe entlang dieser Verflechtungen in den Blick nehmen, müsste zeigen, wie etwa Indigene Communities gegen den Extraktivismus der Lithiumindustrie in der Atacama-Wüste kämpfen (Jerez et al., 2021). Zuletzt müsste sie begreifbar machen, wie all das schließlich in dem Handy im Container im Hamburger Hafen zusammenläuft und damit untrennbar mit der Lebensrealität der Museumsbesucher*innen verwoben ist. Dabei dürfte sie jedoch nicht auf einzelne offensichtlich problematische Warenketten fokussieren, wie auch Toscano und Kinkle schreiben: »The focus on infamous commodities frames them as an exception in a world where ›normal‹ trade is thought to unfold with complete transparency and free of gross exploitation.« (Toscano & Kinkle, 2015, S. 194). Sie müsste sich vielmehr mit den systemischen Zusammenhängen dahinter beschäftigen und nach den operativen Logiken fragen, entlang derer all diese Zusammenhänge mit den ökonomischen Strukturen hier und an anderen Orten der Welt verwoben sind.

4.4 Kondensat I

Das Potenzial für kritische Perspektivierungen globaler Waren- und Kapitalströme findet sich bereits in der Frühphase der Planungen zum Deutschen Hafenmuseum. Ohne dies begrifflich so zu bezeichnen, sind die Überlegungen der Museumsmacher*innen deutlich von einem logistischen Blick durchzogen. Entlang konkreter Warenketten – exemplarisch gezeigt am Beispiel des Salpeterhandels – wird die Materialität und Komplexität globaler Verflechtungen in den Blick gerückt, wird der Desorientierung im globalisierten Spätkapitalismus mit einer logistisch informierten Praxis des *cognitive mapping* begegnet. Dies, so zeigte sich, kann als eine kritische Intervention in hegemoniale Imaginationen von Logistik verstanden werden, die deren politische und welterzeugende Dimension herausstellt und zudem die Involviertheit individueller Subjekte in die globale Komplexität des Spätkapitalismus aufzeigt und greifbar macht.

Welche Rolle diese Potenziale in der weiteren Entwicklung des Museums spielen werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar. Zu vorläufig und abstrakt sind dafür zumindest die mir in der Forschung zugänglichen Überlegungen. Zu unklar ist, in welcher Form und mit welcher diskursiven Ausrichtung sie schließlich der musealen Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden und wie sie sich gegenüber den benannten Tendenzen der Abstraktion, der nostalgischen Verklärung oder der technoloieoptimistischen Entpolitisierung verhalten.

Nun ließe sich einwenden, dass im Hafenmuseum kein solcher Anspruch formuliert wurde. Welcher Wert liegt also darin, seine konzeptionellen Grundlagen vom Standpunkt eines vergleichsweise jungen, spezialisierten und weitgehend akademischen Diskurses aus zu analysieren? Die Antwort lautet: Wenn der Begriff der Logistik und die durch ihn bezeichneten Phänomene als analytische Brille für eine kritische Betrachtung der globalisierten Gegenwart ernst genommen werden sollen (was, wie in Kapitel 3 herausgearbeitet, die Grundannahme dieser Arbeit darstellt), so gilt es auch, diejenigen Dispositive in den Blick zu nehmen und kritisch zu beleuchten, in denen logistische Praktiken und Phänomene verhandelt und imaginiert werden. Ob diese diskursiven, repräsentativen und ästhetischen Strategien dabei explizit mit dem Begriff der Logistik operieren oder mit diesem nur implizit über ihren Gegenstand verbunden sind, ist für die vorliegende Analyse zweitrangig. Logistik ist als treibendes Paradigma des gegenwärtigen Kapitalismus nicht zuletzt deshalb so mächtig, weil sie weithin als apolitisch, neutral und folglich unschuldig erscheint und sich so den Möglichkeiten kritischer Intervention entzieht. Für eine kritische Auseinandersetzung ist es also zentral zu untersuchen, woher diese ideologische Vorstellung einer neutralen Logistik kommt, wie und wo sie zirkuliert und welche Effekte sie entfaltet.

Damit ist auch auf die gesamtgesellschaftliche Funktion von Museen verwiesen, Wissen auf eine bestimmte Weise zu organisieren und zu vermitteln, die nicht losgelöst von, sondern im Gegenteil in enger Anbindung an die diskursive Verfasstheit einer Gesellschaft funktioniert. Eine aus der Perspektive logistiktheoretischer Debatten formulierte Kritik bedeutet daher auch keine individualisierte Kritik am Hafenmuseum und den an seiner Entwicklung beteiligten Kurator*innen, Wissenschaftler*innen, Manager*innen oder Politiker*innen. Sie versteht deren Praxis vielmehr als Bezugspunkte, um Verflechtungen zwischen dem Musealen und dem Logistischen herauszuarbeiten und anhand dieser die Potenziale eines Logistischen Museums aufzuzeigen.