

6. Das Museumsschiff *Peking* als logistisches Leitobjekt

Der Raum des Museums, die in ihm ausgestellten Objekte und die darin aktivierten Subjektivierungsweisen – das sind die Dimensionen, die für Verständnis von musealen Praktiken unter einem Paradigma des Logistischen instruktiv sind. Um das Konzept des Logistischen Museums weiter zu durchdenken und seine Potenziale auszuleuchten, gilt es nun, die anhand des MAS angestellten Überlegungen auf das in der Entstehung befindliche Deutsche Hafenmuseum zurückführen. Es geht dabei um die Frage, wie die in Kapitel 4 beschriebenen narrativen Ansprüche, das Hafenmuseum als Museum der Globalisierung zu positionieren und damit eine potenziell aktivierende Kartierung logistischer Relationen zu generieren, mit den genannten materiellen, affektiven, räumlichen und subjektiven Dimensionen in Resonanz zu setzen sind. Wie kann das Vorhaben, den Hafen und die sich in ihm kreuzenden Warenströme als Kristallisationspunkte abstrakter Relationen im globalisierten Kapitalismus greifbar zu machen, verräumlicht und anhand von musealen Objekten vermittelbar gemacht werden?

Mit dieser Zuspitzung vollziehe ich auf der empirischen Ebene einen Zeitsprung. Während es im Kapitel 4 vor allem um die in der Frühphase des Projektes Deutsches Hafenmuseum definierten narrativen Eckpfeiler ging, wird nun eine Situation etwa drei Jahre später beschrieben, in der diese Eckpfeiler teils aktualisiert, teils in den Hintergrund gerückt und durch andere Prioritäten ergänzt und ersetzt wurden. Dabei befindet sich der zweite Museumsstandort, der perspektivisch in einem Neubau auf dem Kleinen Grasbrook entstehen und in dem der Großteil der neu zu entwickelnden Inhalte Raum finden soll, noch in einem sehr frühen Planungsstadium (siehe Kap. 2.2). Somit bleibt der historische Schuppen 50A der vorerst einzige Standort des Museums, wobei die dort thematisierten Inhalte im Wesentlichen denen des bestehenden Hafenmuseums Hamburg mit seinem lokalen Fokus auf Warenumschatz, Schiffbau und Revierschiffahrt im Hamburger Hafen entsprechen.

Aus diesem Grund fokussiert das folgende Kapitel auf diejenigen Teile der neuen Institution, die aktuell vorhanden und damit für mich beschreibbar und zugänglich sind. Vor dem Hintergrund der oben gestellten Fragen ist dies vor allem die histo-

rische Viermastbark *Peking*, die Anfang des 20. Jahrhunderts für den Transport von Salpeter aus den Abbaustätten in der Atacama-Wüste im Norden Chiles nach Westeuropa gebaut wurde und seit der Frühphase des Projektes als Leitobjekt des Deutschen Hafenmuseums tituliert wird (Abb. 8).

Abbildung 8: Das Museumsschiff *Peking* vor dem Deutschen Hafenmuseum, Standort Schuppen 50A



Quelle: Stiftung Historische Museen Hamburg/Jan Sieg

Dies macht die *Peking*, soviel sei an dieser Stelle vorweggenommen, zu einem exemplarischen Objekt logistischer Museumspraxis. Nicht nur kann sie als produktives Relais zum Verständnis der unten detaillierter auszuführenden Zusammenhänge des Salpeterhandels betrachtet werden, sie spielte auch eine entscheidende Rolle bei der Realisierung und inhaltlichen Ausrichtung des Projektes Deutsches Hafenmuseum. So waren ihr Ankauf und ihre Restaurierung an zentraler Stelle in der initialen Förderzusage festgeschrieben. 38,5 der insgesamt 185 für das Hafenmuseum kalkulierten Millionen Euro wurden allein hierfür aufgewendet (Gretzschel, 2020, S. 109). Als Leitobjekt stand sie zudem im Zentrum vieler konzeptionellen Überlegungen zum Hafenmuseum als Globalisierungsmuseum, die in der Frühphase des Museumsprojektes u. a. in den in Kapitel 4 beschriebenen Symposien formuliert wurden. Auch wenn, wie mir in meiner Forschung immer wieder von Gesprächspartner*innen versichert wurde, der zukünftige Fokus des

Museums tendenziell weg von der *Peking* als singulärem Leitobjekt bewegt werden soll und vermehrt auch andere Themen und Objekte in den Blick genommen werden sollen, ist sie zum jetzigen Zeitpunkt doch dasjenige Objekt, an dem sich die abstrakten Überlegungen der Museumsmacher*innen am konkretesten manifestieren. Sie ist, wie es der Museumsmitarbeiter Carsten Jordan formuliert, das »erste Mosaiksteinchen des Deutschen Hafenmuseums« (Carsten Jordan, Interview am 20.01.2023).

Aus diesem Grund steht die *Peking* im Zentrum dieses Kapitels und schlägt eine Brücke zwischen den narrativ-diskursiven Überlegungen in Kapitel 4 und den in Kapitel 5 entwickelten Betrachtungen auf materieller, ästhetischer und affektiver Ebene. Dafür werde ich zunächst die Hintergründe des historischen Salpeterhandels erläutern, mit dem die *Peking* eng verwoben ist und aus dem sich ihre logistische Dimension ergibt. Ich ergänze historische Untersuchungen dieses Komplexes durch (post)marxistische Literatur, um eine theoriegeleitete Sicht auf die Operationalität des Salpeterhandels zu eröffnen. So wird dessen relationale Dimension in den Vordergrund gerückt und auch seine Anbindung an logistische Infrastrukturen wie die *Peking* herausgearbeitet. Im Anschluss übertrage ich diese Überlegungen auf die räumliche wie narrative Situierung des Schiffes innerhalb des Deutschen Hafenmuseums und arbeite so das kritische Potenzial heraus, das die *Peking* als logistisches Objekt in das Projekt einbringt. Den Ausgangspunkt dafür bilden mehrere ethnografische Vignetten, die ich über einen Zeitraum von etwa vier Jahren im Umfeld des Hafenmuseums generiert habe. Im Dialog dieser Beobachtungen mit weiterem empirischen Material sowie mit logistiktheoretischer und historischer Literatur wird die *Peking* schrittweise als relationales Objekt theoretisiert, das abstrakte Operationsweisen des globalisierten Kapitalismus im Konkreten beschreib- und erfahrbarmacht.

6.1 Der transkontinentale Salpeterhandel

Um die musealen und logistikkritischen Potenziale der *Peking* verstehen zu können, ist ein Blick auf ihren ursprünglichen operativen Kontext, den Transport von und Handel mit Chilesalpeter, nötig. Salpeter, chemisch korrekt: Natriumnitrat, war von etwa Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die späten 1920er Jahre ein unentbehrlicher Rohstoff für die Produktion sowohl von Industriedünger als auch von Schwarzpulver und war daher einer der nachgefragtesten und wertvollsten Rohstoffe seiner Zeit.¹ Entsprechend war der Salpeterhandel über einen Zeitraum von knapp hundert Jahren eines der lukrativsten Geschäftsfelder der Welt (Wisniak & Garcés, 2001). Insbesondere europäische Unternehmer wie der Hamburger Henry B. Sloman, der Bremer Johann Gildemeister oder der Brite Henry Hucks Gibbs konnten durch den Betrieb von Bergwerken und Verarbeitungsanlagen in der chilenischen Wüste und durch den Export von Salpeter große Gewinne akkumulieren (Galaz-Mandakovic Fernandez, 2024; Miller & Greenhill, 2006). Die historischen, ökonomischen und räumlichen Zusammenhänge des Salpeterhandels erscheinen, so eine zentrale These des Kapitels, als paradigmatisch für den globalisierten Kapitalismus der Jahrhundertwende und führen weit darüber hinaus die Verflechtung von logistischen Infrastrukturen und extraktivistischen Praktiken vor Augen. Während in der chilenischen Öffentlichkeit ein großes Bewusstsein über die Bedeutung und das Nachwirken der Salpeterära besteht, werden diese Zusammenhänge im deutsch- und englischsprachigen Diskurs erst seit einigen Jahren verstärkt thematisiert. Insbesondere in Deutschland fällt dies zusammen mit der gesteigerten Aufmerksamkeit für die *Peking* als viel besuchtes und besprochenes Exponat des

1 Der Beginn der Salpeterära ist durch die Einführung des Shanks-Verfahrens, des ersten industriellen Verfahrens zur Salpetergewinnung, im Jahr 1878 markiert (Miller & Greenhill, 2006, S. 246). Ihr Ende ist demgegenüber weniger eindeutig zu datieren. Unbestritten ist, dass die erste große Krise der Salpeterindustrie mit dem ersten Weltkrieg einsetze. Großbritannien nutzte seinen Einfluss auf den chilenischen Staat, um deutsche Vermögen einzufrieren und den Großteil der deutschen Salpetersegler in chilenischen Häfen festzusetzen (Galaz-Mandakovic Fernandez, 2024, S. 164). In der Folge wurde in Deutschland mit Hochdruck an der industriellen Skalierung des bereits 1911 patentierten Haber-Bosch-Verfahrens gearbeitet, mit welchem Ammoniak als synthetische Stickstoffquelle in großen Mengen gewonnen werden konnte (Miller & Greenhill, 2006, S. 241). Dieser löste in den darauffolgenden Jahren Chilesalpeter auf dem Weltmarkt fast vollkommen ab. Zwar kam es ab den späten 1920er Jahren durch die Einführung des im Vergleich zum Shanks-Verfahren deutlich effizienteren Guggenheim-Systems zu einer kurzen zweiten Blüte der Salpeterindustrie, von der vor allem amerikanische Konzerne wie die namensgebenden Guggenheim-Brüder profitierten (O'Brien, 1989). Spätestens mit der Weltwirtschaftskrise ab 1929 war das Geschäft mit Salpeter jedoch endgültig im Niedergang begriffen und kam kurz darauf nahezu vollkommen zum Erliegen. Heute wird in Maria Elena noch ein einziges Salpeterwerk vom ehemals staatlichen Konzern SQM betrieben.

Hafenmuseums einerseits sowie mit dem hundertjährigen Jubiläum des durch den Unternehmer Henry Brarens Sloman in Hamburg erbauten Chilehauses im Jahr 2024 andererseits.

Reichtum und Extraktion

Das Chilehaus befindet sich in einer der zentralsten Lagen Hamburgs. Nur wenige hundert Meter sowohl vom Hauptbahnhof als auch von der Speicherstadt entfernt fügt es sich ein in das backsteinerne Ensemble des Kontorhausviertels, das in der Zwischenkriegszeit unter Planung des Baudirektors Fritz Schumacher entstand. Viele Hamburger Handelsunternehmen hatten hier ihren Sitz und haben diesen teils bis heute, darunter etwa die Woermann-Gruppe, deren mit kolonialen Insignien übersäter Firmensitz, das sogenannte Afrikahaus, nur einen Steinwurf vom Chilehaus entfernt liegt (Todzi, 2022). Seit 2015 trägt das Kontorhausviertel gemeinsam mit der nahegelegenen Speicherstadt den Status als UNESCO Welterbe. Historisch erfüllten die beiden Areale eine jeweils komplementäre Funktion: dort der zollfreie Güterumschlag, hier die Kontrolle der Waren- und Geldströme. So lassen sich die beiden Ensembles in ihrem Nebeneinander als materielle und symbolische Verräumlichung der kapitalistischen Strukturen Hamburgs zu Beginn des 20. Jahrhunderts lesen (Dommann, 2023, S. 54).

Auf architektonischer Ebene erinnert das Chilehaus mit seinem spitz zulaufenden Baukörper und seinen geschwungenen Kurven an die Form eines Schiffsrumpfes. Anfang der 1920er Jahre durch den Unternehmer Henry B. Sloman beauftragt und 1924 fertiggestellt nach Plänen des Architekten (und späteren Nationalsozialisten) Fritz Höger gilt es als eines der herausragenden Beispiele des sogenannten Backsteinexpressionismus und als eine der spektakulärsten Architekturen der Hamburger Innenstadt (Hipp, 2024; Schulz-Mons, 2024). An seiner Fassade ist wie an vielen denkmalgeschützten Gebäuden eine blaue Tafel angebracht, die in wenigen Sätzen die historischen Hintergründe des Baus zusammenfasst. Das Chilehaus sei »Ausdruck des Aufbauwillens der Hamburger Wirtschaft nach dem 1. Weltkrieg«, steht dort, außerdem sei es »benannt nach dem Land, in dem der Bauherr drei Jahrzehnte tätig war.« Wer aber ist Henry B. Sloman und wie sah diese Tätigkeit in Chile aus, die es ihm erlaubte, mitten in der Rezession der 1920er Jahre einen so spektakulären Bau in Auftrag zu geben? Dies sind Fragen, die erst seit wenigen Jahren vermehrt gestellt werden, initial vor allem in von aktivistischen Gruppen angebotenen postkolonialen Stadtrundgängen, und die im Vorfeld des hundertjährigen Jubiläums des Chilehauses im Jahr 2024 erstmals in eine breitere Öffentlichkeit getragen wurden (Plankensteiner, 2024, S. 10). Für das Verständnis der *Peking* und des durch sie repräsentierten Kontexts des Salpeterhandels besetzen sie eine Schlüsselposition.

Henry B. Sloman (1848–1931) entstammte einer englisch-hamburgischen Kaufmannsfamilie und war der Großvater des Reeders Robert Miles Sloman, der vor allem in der Passagierschifffahrt nach New York und Brasilien zu Geld gekommen war (Schulz-Mons, 2024, S. 7f). Inzwischen war die Firma jedoch Konkurs gegangen und die Familie verarmt, sodass Sloman zunächst eine Schlosserlehre absolvierte, anstatt das Familienunternehmen zu übernehmen. 1869 wanderte er erst nach Peru und von dort nach Chile aus und arbeitete dort für ein amerikanisches Eisenbahnunternehmen sowie in dem Salpeterwerk des Hamburger Auswanderers Jorge Hilliger, ehe er eine Stelle als Geschäftsführer des Salpeterunternehmens Fölsch & Martin antrat (Capaldo, 2010, S. 33–35). 1892 gründete er schließlich sein eigenes Unternehmen und erwarb die Schürfrechte für ein Gebiet im Kanton El Toco, nordöstlich der Hafenstadt Tocopilla, wo er 1893 den Betrieb seines ersten Salpeterwerkes, der *Oficina Buena Esperanza*, aufnahm (Galaz-Mandakovic, 2019b, S. 68). In den Jahren darauf folgte der Ausbau seiner *Compañía Salitrera H.B. Sloman* durch den Aufbau vier weiterer Salpeterwerke (ebd., S. 69).

Um die Jahrhundertwende existierten in der Atacama-Wüste hunderte solcher Werke, sogenannter *Oficinas*, die überwiegend in der Hand europäischer, vor allem deutscher und englischer Unternehmen waren. Sie waren in der Regel in unmittelbarer Nähe zu den Salpeterfeldern gelegen, wo Natriumnitrat in Form des sogenannten *Caliche*-Gesteins etwa einen Meter unter der Oberfläche im Boden gebunden war. Arbeiter*innen brachen mit Spitzhacken und Dynamit die Erdoberfläche auf, verladen die Gesteinsbrocken auf Loren oder Pferde- und Maultiergespanne und brachten sie in die Verarbeitungsanlagen der *Oficina*. Dort wurden die *Caliche*-Brocken zermahlen, in Wasserbecken ausgelaugt und schließlich das weiße Salpetergranulat in Säcke abgefüllt, welche dann per Eisenbahn in die Hafenstädte der Pazifikküste transportiert und von dort nach Europa verschifft wurden (Monteón, 2003, S. 73; Miller & Greenhill, 2006). Wie der Historiker Damir Galaz-Mandakovic (2023) schreibt, stellten die *Oficinas* einen eigenen räumlichen Typus dar, der als Weiterentwicklung europäischer und nordamerikanischer »company towns« zu betrachten ist (S. 61). So bestanden sie nicht nur aus Industrieanlagen, sondern umfassten auch weitläufige Wohnquartiere, die oft das Ausmaß kleiner Städte annahmen und in denen sich sämtliche Lebensbereiche der Arbeiter*innen abspielten. Die meisten von ihnen waren Wanderarbeiter*innen aus verschiedenen Teilen Chiles sowie aus Bolivien und Peru, darunter viele Angehörige der Indigenen Gruppen Aymura, Quechua und Atacameños. Sie lebten in einfachen Baracken, die kaum Schutz vor der Hitze des Tages und der Kälte der Nacht boten, während die zumeist europäischen leitenden Angestellten in deutlich komfortableren Quartieren wohnten (González Miranda, 2024, S. 80).

Neben seinen fünf *Oficinas* investierte Sloman massiv in den Ausbau von Infrastruktur. So begannen 1905 die Arbeiten am Tranque Sloman, einem Staudamm am Rio Lora, dem einzigen Fluss der Region. Eine 38 Meter hohe Staumauer staute das

Wasser des Flusses zu einem See und leitete es mit hohem Druck durch Turbinen. Der so gewonnene Strom versorgte alle Sloman'schen Salpeter- und später Kupferwerke mit Elektrizität, zusätzlich wurden kilometerlange Leitungen zur Trinkwasserversorgung durch die Wüste verlegt (Galaz-Mandakovic, 2019b, S. 71ff, 2018). Seit Beginn seiner Geschäftstätigkeit forcierte Sloman zudem die Errichtung logistischer Anlagen, mit deren Hilfe der Salpeter aus der chilenischen Wüste zu den Absatzmärkten in Europa transportiert und so zur wertvollen Ware gemacht wurde. In der Region Tocopilla errichtete er eine »umfassende Hafenlogistik« für die »Schifffahrtsanbindung der Wüste an die wichtigsten Volkswirtschaften Europas, insbesondere zwischen Tocopilla und dem Hafen von Hamburg« (Galaz-Mandakovic 2018, S. 110, Übers. DeepL/MR).² Hier ließ er Verlade- und Lageranlagen errichten, an denen u.a. die Flying P-Liner der Reederei Laeisz, darunter auch die *Peking*, abgefertigt wurden (Capaldo, 2010, S. 33–35). Tonnenweise wurde das »weiße Gold« von hier exportiert, allein im Hafen von Hamburg stieg das Gesamtvolumen des importierten Salpeters zwischen 1867 und 1905 um das 40-fache auf 500.000 Tonnen pro Jahr, wobei ein beträchtlicher Teil aus den Sloman'schen Oficinas stammte (ebd., S. 33).

Laut Galaz-Mandakovic ist »die Geschichte der Salpeter-Industrie im Kanton El Toco während der ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts synonym mit deutschem Kapital« (Galaz-Mandakovic, 2018, S. 109, Übers. DeepL/MR). Henry B. Sloman sei dabei eine besonders zentrale Figur. Innerhalb seines Imperiums kontrollierte dieser nahezu alle Schritte vom Abbau bis zum Umschlag von Salpeter, was ihm eine exorbitante Gewinnspanne eröffnete. So konnte Sloman 1898 mit einem geschätzten Vermögen von 60 Millionen Mark damaliger Währung als die mit Abstand reichste Person der Stadt nach Hamburg zurückkehren. Zur Verwaltung seines Vermögens gründete Sloman eine eigene Bank, die später in Sloman Bank umbenannte Finanzbank AG und finanzierte u.a. den Bau des Chilehauses.

Zyklen des Extraktivismus

Was oft als die Geschichte eines »Selfmademan« (Goetz & Wasmuth, 2011) erzählt wurde, der dank Risikobereitschaft, Durchhaltevermögen und unternehmerischem Geschick gegen alle Widerstände in »Übersee« sein Glück machen konnte, ist tatsächlich eher als Exempel für die Strukturen des Salpeterhandels insgesamt zu betrachten. Die Geschichte Slomans zeigt in verdichteter Form, wie deutsches Kapital eine extraktive Industrie in Chile errichtet, Böden und Arbeitskraft ausbeutet, um Güter nach Europa zu exportieren, die erwirtschafteten Gewinne in einer Hamburger Privatbank zu konzentrieren und mit den entsprechenden finanzpolitischen

2 Wörtliche Zitate aus spanischsprachigen Texten wurden zunächst mithilfe der Übersetzungssoftware DeepL ins Englische, dann von mir ins Deutsche übersetzt.

Werkzeugen zu vervielfältigen. Dabei zeigt sich an zentraler Stelle auch die Bedeutung von Infrastrukturen und Logistik, ohne die das Sloman'sche Imperium nicht funktionstüchtig gewesen wäre. Die Infrastrukturen der Energie- und Wassergewinnung, vor allem aber auch die Transportnetze aus Eisenbahnlinien, Hafenanlagen und den hocheffizienten Flying P-Linern waren entscheidend für die enormen Gewinne, die Sloman und andere Salpeterunternehmer erwirtschafteten. Wie die Wirtschaftshistoriker Rory Miller und Robert Greenhill (2006) beschreiben, ist Sломans breit aufgestelltes Geschäftsmodell emblematisch für die zentrale Position, die europäische Handelshäuser innerhalb der Wertschöpfungsketten des Salpeter- und zuvor des Guanoabbaus an der lateinamerikanischen Westküste besetzten, wobei die Verflechtung von Produktion und Transport die Regel war:

International trading houses were well placed to retain the intermediary functions on which the fertilizer trades depended, even if local entrepreneurs were able to obtain supply contracts or develop production facilities. [...] Links between commerce and ship owning were traditionally close. Merchants used their European connections to charter shipping on favorable terms. (ebd., S. 250)

In dieser Vormachtstellung zeigt sich auch die koloniale Dimension des Salpeterabbaus, die für die gesamte Industrie konstitutiv war. Obwohl Chile bereits Jahrzehnte vor dem Salpeterboom seine Unabhängigkeit von der spanischen Kolonialmacht erklärt hatte und weder Deutschland, England noch andere der großen Salpeter importierenden Nationen jemals formale Kolonialherrschaft über das Territorium des späteren chilenischen Staates ausgeübt hatten, zeichnet sich die Bergbauindustrie in der Atacama-Wüste durch hochgradig expansive und extraktive Strukturen aus, die mindestens als neokolonial bezeichnet werden können. Damir Galaz-Mandakovic und Francisco Rivera schreiben dazu:

Mining capitalism in the Atacama Desert [...] conveyed a condition of ›subalterity‹ [*sic!*] of the territory within the framework of capitalist relations that articulated different suppliers of raw materials with centres of consumption in the global north. However, this relationship of subalterity [*sic!*] between productive spaces also constituted the condition of a colony within the Atacama territory itself. That is to say, the companies exploiting mineral resources in an area that supposedly possessed Chilean national sovereignty developed practices typical of a colonial system; the mining entrepreneurs developed more power and influence than the Chilean state itself had. The desert became foreign. (2023, S. 13)

Während eine kleine Bevölkerungsgruppe von den neuen Kapitalströmen profitierte und sich in Chile eine neue ökonomische Elite herausbildete, verschlechterte sich die Situation der breiten Bevölkerung teils dramatisch (Monteón, 2003, S. 70). Dabei waren es insbesondere Indigene sowie teils unter Zwang nach Chile verschleppte

chinesische Arbeitskräfte, die unter zwangsarbeitsähnlichen Bedingungen die Arbeit auf den Salpeterfeldern sowie an den damit verbundenen Infrastrukturprojekten, vor allem den neu errichteten Eisenbahnrouen, verrichteten (Clark & Foster, 2009, S. 322f). Die Arbeit in den Oficinas war entbehrungsreich, gefährlich und schlecht bezahlt, Kinderarbeit war die Regel (Capaldo, 2010, S. 48). Der Lohn wurde zudem nicht in regulärer Währung ausgezahlt, sondern in Form von Wertmarken, sogenannten *fichas*, die die Arbeiter*innen nur in den »teueren, qualitativ minderwertigen und schlecht sortierten Pulperías, den Werksläden der Unternehmen«, einlösen konnten (González Miranda, 2024, S. 86). Zwar wurden die Bedingungen in den Sloman'schen Oficinas im Vergleich zu anderen Salpeterwerken häufig als weniger ausbeuterisch beschrieben. Dennoch kam es als Reaktion auf die prekären Arbeitsverhältnisse auch hier 1892 zu militanten Streiks und Aufständen, welche Sloman mit der Unterstützung anderer Salpeterunternehmer gewaltvoll niederschlagen ließ (Capaldo, 2010, S. 34; Galaz-Mandakovic, 2019a, S. 85). Die Verwendung höherwertiger Baumaterialien, etwa Blech und Stahl, die in den Sloman'schen Oficinas häufiger zum Einsatz kamen als in anderen, ist laut Galaz-Mandakovic auch auf dieses Ereignis zurückzuführen: Sloman wollte sicherstellen, dass seine Anlagen bei zukünftigen Aufständen weniger leicht in Brand zu setzen wären (Galaz-Mandakovic, 2019b, S. 69f).

Streiks von Salpeterarbeiter*innen und ihre Niederschlagung durch private Sicherheitskräfte und das chilenische Militär waren indes keine Seltenheit. Eine herausragende Bedeutung kommt in dieser gewaltvollen Geschichte dem sogenannten Massaker von Iquique zu, auf spanisch: Matanza de la Escuela Santa María de Iquique. Im Jahr 1907 traten Salpeterarbeiter*innen der Region Tarapaca in einen Generalstreik. Mehrere Tausend von ihnen sowie sich solidarisierende Eisenbahner und Hafenarbeiter zogen in die Hafenstadt Iquique, um ihren Forderungen gegenüber den dort ansässigen Salpeterunternehmen Nachdruck zu verleihen. Es ging u.a. um die Auszahlung eines stabilen Lohnes in regulärer Währung, um verbesserte Arbeitssicherheit und um Bildungsmöglichkeiten in den Salpeterstädten. Anstatt in Verhandlungen mit den Salpeterarbeiter*innen einzutreten, erwirkten die Salpeterbarone die Entsendung mehrerer Infanterieregimente des chilenischen Militärs. Diese eröffneten am fünften Tage der Versammlung das Feuer auf die versammelten Arbeiter*innen und ihre Familien (Grez Toso, 2008). Über 3000 Menschen wurden dabei ermordet. Bis heute besetzen diese Ereignisse eine zentrale Position im kollektiven Gedächtnis Chiles (Frazier, 2007, S. 117ff).

Neben den verheerenden sozialen und ökonomischen Auswirkungen stellen die Soziologen Brett Clark und John Bellamy Foster die ökologische Dimension der Salpeterextraktion in den Vordergrund und kontextualisieren diese im Lichte kapitalistischer Akkumulationspraktiken. Sie berufen sich dabei auf die in enger Anbindung an Marx formulierte Diagnose eines »metabolic rift« (Clark & Foster, 2009,

S. 313; vgl. Foster, 1999), also eines Bruchs im durch Arbeit vermittelten Stoffwechsel zwischen Mensch und Natur, der durch die dem Kapitalismus inhärenten Zwänge zu Expansion und Gewinnmaximierung unweigerlich verursacht werde. »Die kapitalistische Produktion«, heißt es dazu bei Marx, »entwickelt [...] nur die Technik und Kombination des gesellschaftlichen Produktionsprozesses, indem sie zugleich die Springquellen alles Reichtums untergräbt: die Erde und den Arbeiter.« (Marx, 1989, S. 482) Die Verwendung von Salpeter als Düngemittel theoretisieren Clark und Foster auf dieser Grundlage als Teil einer ökoimperialistischen Formation, die eng mit der Herausbildung des Industriekapitalismus im 19. Jahrhundert verknüpft ist. Um die übermäßige Ausbeutung der europäischen Böden zu kompensieren, sei eine Intensivierung der agrarischen Produktion nötig geworden, realisiert durch die zunehmende Industrialisierung der Landwirtschaft und aufbauend auf neuen Erkenntnissen der Bodenkunde in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Um den Fruchtbarkeitsverlust zu kompensieren, griff die Landwirtschaft daher zunehmend auf den Einsatz künstlicher Düngemittel zurück, die sie in großer Menge in den industriell abgebauten Guano- und Salpetervorkommen Lateinamerikas fand. Nicht nur wurde also ökonomischer Wert extrahiert und im globalen Norden konzentriert, auch die Verlagerung natürlicher Ressourcen von Südamerika nach Europa und der damit einhergehende Bruch mit natürlichen Kreisläufen der Regeneration kann als eine Form der imperialen Extraktion betrachtet werden. Clark und Foster schreiben zusammenfassend über diese konzentrierte Form der Ausbeutung:

The guano and nitrates trade during the mid to late 19th century highlights the unequal exchange and degradation associated with the ecological contradictions of Britain and other dominant countries in the global economy. In fact, it is rather misleading to dignify with the word ›trade‹ what was clearly robbery of ecological and economic resources on a very high order, rooted in one of the most exploitative labor processes in history and backed up by war and imperialism. (2009, S. 330)

Diese Ausführungen machen deutlich, wie eng die Geschichte des Salpeterhandels mit extraktivistischen Praktiken, mit finanzkapitalistischen Logiken, mit Widerstand und seiner Niederschlagung, mit neokolonialen Herrschafts- und Ausbeutungsstrukturen und letztlich mit der Konsolidierung des Kapitalismus um die vorletzte Jahrhundertwende insgesamt zusammenhängen. Sie geben eine Ahnung davon, was mit der *Peking* als musealem Objekt möglich ist, welche kritischen Erzählungen von Globalisierung, Kapitalisierung und Kolonisierung ausgehend von ihr entfaltet werden können, wenn dieses historische Gepäck ernst genommen wird.

6.2 Die *Peking* als relationales Objekt

In Kapitel 5.2 habe ich anhand der Schiffsmodelle in der Ausstellung des MAS gezeigt, wie diese als genuin relationale Objekte der musealen Darstellung logistischer Zusammenhänge dienlich sind. Sie verweisen, so habe ich dort vor dem Hintergrund der Repräsentation belgischer Kolonialgeschichte argumentiert, auf den Raum der Zirkulation zwischen Kolonie und Metropole, auf diejenigen Verbindungslinien, die das eine mit dem anderen in Beziehung setzen und diese Beziehung ökonomisch produktiv machen. Somit können Schiffe niemals isoliert für sich betrachtet werden, etablieren sie als inhärent mobile und relationale Objekte doch immer Assoziationen und Fluchtlinien auf verschiedensten Ebenen. Sie konstituieren die Netzwerke und Lieferketten, in denen nicht nur Waren materiell zirkulieren, sondern die Räume und Subjekte zueinander in Relation treten lassen. Sie verbinden Orte der Produktion und Ausbeutung mit Orten des Konsums und der Akkumulation, etablieren darüber Hierarchien und Gewaltverhältnisse, schaffen aber auch Möglichkeiten für Austausch, Kommunikation und Solidarität. In musealen Kontexten, so das Kernargument, verweisen sie potenziell auf ein Dazwischen, auf eine globale, logistische Relationalität, die für kritische Analysen und Interventionen produktiv gemacht werden kann. Vor dem Hintergrund der oben zusammengefassten Geschichte des Salpeterhandels kann dieses Potenzial auch in der *Peking* erkannt werden. Dass es sich dabei, anders als bei den Modellen in Kapitel 5.2, um ein reales, ein historisches Schiff handelt, verstärkt das Argument noch. So ist es hier nicht nur die Zeichenqualität des musealen Objekts, sondern seine Biografie, die verschiedenen physischen, technischen, ökonomischen und sozialen Stationen, die das Schiff im Laufe seiner Existenz durchlaufen hat, die unmittelbar auf die zu vermittelnden und zu verstehenden Zusammenhänge verweisen (vgl. Kopytoff, 2013).

Die *Peking* wurde zwischen 1908 und 1911 im Auftrag der Reederei F. Laeisz in der Hamburger Werft Blohm+Voss gebaut und ergänzte die Laeisz'sche Flotte der sogenannten Flying P-Liner. Diese bestand aus 83 hocheffizienten Frachtseglern, die um die Jahrhundertwende vor allem in der Salpeterfahrt im Einsatz waren (Gondesen, 2014, S. 63f). Bis zum Ende ihrer aktiven Zeit als Salpetersegler im Jahr 1932 fuhr die *Peking* auf insgesamt 17 Reisen nach Chile und hatte auf dem Rückweg jeweils mehrere tausend Tonnen Salpeter mit einem Marktwert im Millionenbereich an Bord (Gretzschel, 2020, S. 51). Die Baukosten des Schiffes von 680.000 Mark damaliger Währung waren somit schnell amortisiert (ebd., S. 44). Nachdem das Geschäft mit dem Chilesalpeter, bedingt durch eine Reihe von Faktoren – vor allem die Sanktionen gegen Deutschland während des Ersten Weltkrieges, die Entwicklung synthetischen Ammoniaks als Ersatzstoff für Salpeter sowie schließlich die Weltwirtschaftskrise ab 1929 – eingebrochen war, wurde die *Peking* 1932 nach Großbritannien verkauft und dort rund 40 Jahre lang in Upnor als stationäres Internatsschiff genutzt,

ehe sie 1974 nach New York überführt wurde (Brouwer, 1977). Dort lag sie weitere 40 Jahre als Teil der Museumsflotte des Southstreet Seaport Museums, bis aufgrund fehlender finanzieller Kapazitäten für den Erhalt des Schiffes sowie zuletzt schwerer Schäden durch den Hurricane Sandy 2012 ihre Verschrottung unmittelbar bevorstand.

2017 wurde die *Peking* durch die Stiftung Hamburg Maritim nach Deutschland überführt und dort restauriert, bis sie 2020 schließlich an die Stiftung Historische Museen Hamburg übergeben und an den Hansahafen verholt wurde, wo sie seitdem als Teil der Museumsflotte des Hafenmuseums liegt (Gretzschel, 2020). Auch wenn rein quantitativ die Zeit als Salpetersegler den geringsten Teil der Objektbiografie der *Peking* ausmacht, ist es dieser Abschnitt, der sie für das Museum interessant macht und der in der Präsentation des Schiffes vor allem behandelt werden soll. So wurde etwa entschieden, in der Restaurierung alle Umbauten, die für die Nutzung als Schulschiff in den 1930er Jahren vorgenommen wurden, rückgängig zu machen, und stattdessen den Bauzustand von 1927 wiederherzustellen³ – ein eindeutiger materieller Rückgriff auf die Zeit der Salpeterfahrt.

Operationen des Salpeterhandels

Auch für die hier zu erarbeitenden Argumente ist es dieser Abschnitt, der zentral für die Entwicklung einer logistikkritischen Perspektive ist. So erscheinen Salpetersegler wie die *Peking* als wesentliche Elemente, die das Geschäft mit Chilesalpeter lukrativ bzw. operabel machten. Sie sind es, die die Orte der Produktion mit denen der Distribution, die Abbaustätten in der Wüste mit den europäischen Absatzmärkten verband. Um diese in dem Schiff angelegte geografische und operative Komplexität theoretisch greifbar zu machen, hilft das Modell der »operations of capital«, das Sandro Mezzadra und Bret Neilson (2013a, 2015, 2019) formulieren. Operationen sind für sie bestimm- und beschreibbare Prozesse kapitalistischer Wertschöpfung, die sie vor allem in den eng miteinander verwobenen Bereichen der Logistik, der Finanzialisierung und der Extraktion angelegt sehen. Diese drei keinesfalls trennscharfen Sektoren ökonomischer Aktivität verstehen sie als paradigmatische »operative spaces« (Mezzadra & Neilson 2019, S. 133), in denen abstrakte Kapitallogiken materiell realisiert und als »capital hitting the ground« (ebd., S. 3) der Analyse zugänglich werden. »We can think of the operation as a kind of interval: at one end lies that which initiates or triggers it, and at the other end lies that which it creates«, schreiben Mezzadra und Neilson (2013a, S. 15f).

3 1926–1927 wurde eine Verlängerung des Poopdecks, des hintersten der drei Deckaufbauten, vorgenommen, um Unterkünfte für bis zu 40 Kadetten zu schaffen. Vorbild der Restaurierung war also nicht der ursprüngliche Bauzustand, sondern der der letzten Jahre als aktiver Frachtsegler (Gretzschel, 2020, S. 66).

Das Konzept der Operationen vermittelt in diesem Sinne zwischen Aktivitäten und Potenzialitäten, also dem konkret Beobacht- und Beschreibbaren und den darin angelegten Effekten, und eröffnet so einen »powerful conceptual and practical way to interrogate the workings of capital« (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 2). Operationsweisen in den beschriebenen Feldern sind daher von unschätzbarem methodologischen Wert für das Verständnis kapitalistischer Wertschöpfungsprozesse, denn: »Taken together, extraction, logistics, and finance provide some of the most important conduits for tracking and understanding transitions of capitalism and operations of capital that are currently reshaping the world.« (ebd., S. 134) Mezzadra und Neilson charakterisieren diese drei Felder dabei wie folgt:

Finance permeates the rationality of capitalism as a whole, linking abstract processes of control and manipulation to changing forms of production, to the life of entire populations, and to the formalization of anthropological relations into monetary standards and conventions. Extraction provides the raw materials that drive capital's creative destruction, whether it involves mining, land grabbing, extensive cultivation of cash crops, gentrification of urban neighbourhoods, or the continuous pressure placed on human activity and life to transform it into a source of value. Logistics is the art and science of building networked relations in ways that promote transport, communication and economic efficiencies. Stemming from military practices, it organizes capital in technical ways that aim to make every step of its ›turnover‹ productive. (Mezzadra & Neilson, 2013a, S. 12)

Mezzadra und Neilson formulieren ihre Überlegungen primär vor dem Hintergrund der Finanzkrise von 2008/2009 und ihren Folgen, sind also vor allem an einer Analyse des Spätkapitalismus im 20. und 21. Jahrhundert interessiert – »*excavating contemporary capitalism*« (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 2, H.i.O.) nennen sie dieses Projekt. Der Übertragung ihrer konzeptuellen Arbeit auf eine politökonomische und geografische Gemengelage in der Zeit der vorletzten Jahrhundertwende muss daher mit einer gewissen Vorsicht geschehen. Gelesen vor dem historischen Hintergrund der oben beschriebenen Epoche des Salpeterhandels wird jedoch deutlich, dass die von ihnen beschriebenen Logiken und Phänomene durchaus bereits zu dieser Zeit zu beobachten sind, dass sich hier also eine Kontinuität kapitalistischer Operationsweisen abzeichnet, die auch dem Verständnis der *Peking* und ihrer operativen Funktion innerhalb des Salpeterhandels dienlich ist. Im Sinne eines sehr intuitiv verstandenen Begriffes von »*literal extractivism*« (Gago, 2022, S. 665) werden in der Salpeterindustrie natürliche Ressourcen, das Caliche-Gestein, aus der Erde extrahiert und zur Ware gemacht. Die äußere Grenze der Verwertungssphäre, die »*frontier of capital*« (Mezzadra & Neilson, 2013a, S. 9), wird so in einem wörtlichen Sinne bis in den hintersten Winkel der Wüste verschoben und erschließt auf diese Weise neue materielle Territorien für die kapitalistische Wertextraktion. Eine solche Lo-

gik der Erschließung und materiellen wie immateriellen Territorialisierung ist entscheidend für das von Mezzadra und Neilson formulierte Konzept der Operationen, und zeigt sich auch in den historischen Salpeter-Ökonomien. So ist in den Salpeterwerken eine Ausweitung der *frontier* zu beobachten, im Zuge derer nahezu alle Lebensbereiche innerhalb der Oficinas in den Verwertungsapparat eingemeindet wurden. So gut wie alle benötigten Materialien und Güter wurden von den Salpeterunternehmen aus Europa importiert. Durch die Bezahlung in Wertmarken waren die Arbeiter*innen gezwungen, ihren Bedarf an Lebensmitteln und anderen alltäglichen Gütern in den Werkseigenen Geschäften zu decken. Ihr Werkzeug mussten sie in vielen Fällen gegen einen Teil ihres Lohnes von den Salpeterunternehmen mieten. Durch kleinteilige Operationen wie diese dehnt sich die Sphäre der Verwertung immer weiter in den Alltag der Arbeiter*innen aus und schafft so eine in sich geschlossene Produktion ebenso wie Reproduktion umfassende Ökologie, deren Gewinne fast ausnahmslos durch die europäischen Unternehmer und ihre Financiers extrahiert wurden.

Der Aspekt der Finanzialisierung zeigt sich in der Tatsache, dass die chilenische Salpeterindustrie nahezu ausschließlich auf der Basis ausländischen Finanzkapitals operierte, das britische, deutsche, amerikanische und andere Geldgeber hier investierten. Der Historiker Michael Monteón schreibt dazu:

Chile's nitrate era coincided with an explosive episode of world capitalism as Britain and other advanced nations increased investments in peripheral areas in order to develop new markets and extract raw materials. (Monteón, 2003, S. 70)

Dies zeigt sich idealtypisch an Figuren wie Sloman, der nach seiner Rückkehr nach Hamburg eine eigene, nach ihm benannte Bank zur Verwaltung und Vermehrung seines Salpetervermögens gründete. Die dahinterstehenden finanzpolitischen Prozesse verdienen tiefergehende historische Forschung, die im Falle Slomans zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorliegt. In Untersuchungen zu anderen prominenten Figuren des Salpeterhandels wie dem Briten John Thomas North, bekannt geworden als »nitrate king«, zeigt sich jedoch eine Logik der machtpolitischen Expansion von Finanzkapital, die auch auf die Sloman'schen Geschäfte übertragbar ist (Monteón, 2003; Rippy, 1948; Edmundson, 2011). Nachdem der chilenische Staat im Zuge des Pazifikkrieges (1879–1883), der im Deutschen auch als »Salpeterkrieg« bezeichnet wird, weite Teile des zuvor peruanischen und bolivianisch kontrollierten Territoriums der Atacama-Wüste erobert hatte, entstand hier eine Situation, die ausländischem »mining capital« nahezu vollständige Hoheit über die Ausbeutung des Gebietes eröffnete (Galaz-Mandakovic & Rivera, 2023, S. 4f). Unternehmer konnten jenseits staatlicher Einflussnahme ihre Bergbauanlagen ausbauen, in großen Mengen Salpeter exportieren und ihre Firmen lukrativ an den europäischen Börsen platzieren, während der chilenische Staat lediglich eine geringe Ausfuhrsteuer erhob.

Diese Situation nutzten die Salpeterunternehmer, um u.a. durch den Erwerb weiterer Unternehmensbeteiligungen und die Initiierung von Kartellen und Preisabsprachen die Exportmengen zu regulieren und so die Profitraten weiter zu steigern (Monteón, 2003, S. 71). Durch solche Praktiken übten die finanzstarken Salpeterunternehmer in einem Maße Einfluss auf die Region aus, das teils den des chilenischen Staates überstieg. Galaz-Mandakovic und Rivera beschreiben diese Situation als gezielte »delegation of power« vom Staat an Unternehmen:

[B]y passing on its influence, the Chilean government de facto delegated its sovereignty. [...] This relegation derived from a hegemony of foreign capitalists, who increasingly controlled the region by developing new settlements, constructing transport infrastructure, monopolising supplies, and establishing extractive mining activities with headquarters outside Chile (e.g. New York, London, Hamburg). (2023, S. 6)

Die Bedeutung von Logistik in diesem Zusammenspiel von extraktiven Ökonomien und ihrer Finanzialisierung, die auch in der zitierten Passage anklingt, ist ebenso zentral wie offenkundig: Sie ist das materielle Gegenstück, die materielle Realisierung der Kapitalströme im Sinne von »capital hitting the ground« (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 3). Clarke und Foster schreiben dazu:

Transfers in economic values are shadowed in complex ways by real material ecological flows [...]. Control of such economic and material flows is central to the forces of competition and the accumulation of capital, and generates social and environmental inequalities throughout the global economy [...]. (2009, S. 312)

Eisenbahnlinien, Hafenanlagen, Schifffahrtslinien und Maßnahmen zur verbesserten Koordination, etwa die Stationierung eigener Agenten der Reedereien in den Salpeterhäfen zur schnelleren Abwicklung der Ladung (Gretzschel, 2020, S. 39), sind unentbehrlich, um den Fluss der Güter in und aus der Wüste konstant zu halten. Nicht nur muss der Salpeter aus den Oficinas an die Küste, von dort in europäische Häfen und weiter zu den verarbeitenden Industrien transportiert werden. Auch die in den Salpeterwerken benötigten Industriemaschinen, Werkzeuge und Lebensmittel zu importieren, erforderte ein ausgefeiltes Netz des materiellen Transports ebenso wie der Kommunikation und Planung. Mit den Flying P-Linern der Reederei Laeisz, zu denen auch die *Peking* gehört, wurde gar ein eigener Schiffstypus entwickelt, der ursprünglich nahezu ausschließlich für die Salpeterfahrt genutzt wurde und speziell auf deren Anforderungen zugeschnitten war: Viel Stauraum durch den Verzicht auf Maschinen und Brennstoffvorräte, hohe Geschwindigkeit, segelbar mit geringer Mannschaft und robust genug, um die Überfahrt um Kap Hoorn zu überstehen. Ohne die auf der Salpeterroute verkehrenden Segelschiffe sind weder

die extraktiven Industrien in der Atacama-Wüste noch die finanzkapitalistischen Manöver der europäischen Unternehmer denkbar, beruhen diese doch an zentraler Stelle auf der »circulation of stuff« (Cowen, 2014, S. 1), auf dem kostengünstigen und planbaren Transport von Materie über eine Distanz von zehntausenden Kilometern hinweg.

Auch bei Mezzadra und Neilson findet sich diese herausragende Bedeutung von Transport und seiner Koordinierung:

Assembly and supply chains proved a strategic empirical focus for studies that seek to unearth the unbalanced and contentious relations that animate networked processes of production and the logistical operations that sustain them. (2013a, S. 10)

Die netzwerkartige Konfiguration der so beschriebenen Wertschöpfungsprozesse steht im Kern dessen, was sie mit dem Konzept der *operations* zu greifen versuchen. Dabei, so argumentieren Mezzadra und Neilson, müsse Kapital selbst als relational verstanden werden, sei es doch laut Marx »nicht eine Sache [...], sondern ein durch Sachen vermitteltes gesellschaftliches Verhältnis zwischen Personen.« (Marx, 1989, S. 715) Vor diesem Hintergrund wird der Salpeterhandel als ein Geflecht von Beziehungen zwischen Subjekten, Dingen, Räumen, Gesetzen und Diskursen erkennbar, das nur ungenügend beschrieben ist, wenn es auf die materielle Extraktion des Natriumnitrats in der Wüste, auf den Handel mit Düngemittel an europäischen Börsen oder auf den Transport von Salpetersäcken quer über zwei Ozeane beschränkt. Vielmehr ist es entscheidend, das Miteinander, die gegenseitige Verschränkung und Abhängigkeit all dieser Teilaspekte zu greifen, kurz: ihre Operationalität in den Vordergrund zu stellen (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 70). Im Komplex des Salpeterhandels bilden Bergbauunternehmer, Salpeterarbeiter*innen, Seeleute, Reeder und Bankiers, aber auch die Kursentwicklungen der Börsen von Hamburg und London sowie die materiellen Infrastrukturen der Oficinas, des Eisenbahnnetzes, der Salpeterhäfen und natürlich Schiffe wie die *Peking* ein Beziehungsnetz, in dem die wertgenerierenden Operationen des Kapitals realisiert werden (ebd., S. 58). Verfolgt man dieses Netz weiter, so geraten auch Bauern in den Blick, die mit Salpeter ihre Felder düngen, urbane Bevölkerungen, die das so produzierte Getreide essen, und Fabriken, die durch die so reproduzierte Arbeitskraft produktiv bleiben. Auch Teil des Netzes ist der Sprengstoff, zu dem Chilesalpeter verarbeitet wird, und nicht zuletzt die Munition, in der das Schwarzpulver verarbeitet ist, die Soldaten, die sie abfeuern, die Körper, die sie durchlöchern.

Zwischen all den Punkten dieses Netzes sind ebenso fluide wie fragile, aber äußerst wirkmächtige Verbindungen zu erkennen, die die Komplexität des globalisierten Kapitalismus vor Augen führen und entlang derer Schiffe wie die *Peking* als mobile, relationale Entitäten zirkulieren. Hierin liegt das große Potenzial, das die Pe-

king in einen musealen Kontext einbringt. Ausgehend von ihren verbindenden und mobilisierenden Kapazitäten, ihrer Situiertheit in den logistischen Netzen des Salpeterhandels kann nicht nur eine spezifische historische Situation des globalisierten Kapitalismus beschrieben, sondern auch die dahinterstehenden und sich in der Gegenwart fortschreibenden operativen Logiken offengelegt werden.

6.3 Verflechtungen vermitteln

Diese theoretisch und historisch informierten Überlegungen gilt es nun, an das konkrete Objekt *Peking* und seine Situierung im Deutschen Hafenmuseum rückzubinden. Wie in den vorherigen Kapiteln deutlich wurde, ist ein musealer Umgang mit Schiffen und Schiffsmodellen, wenn nicht gar mit maritimen Themen und Kulturgütern insgesamt, in einer komplexen diskursiven Gemengelage verortet. So besteht immer die Gefahr, dass ihre Musealisierung in eine Romantisierung maritimer Geschichte, eine Verklärung ihrer kolonialen und imperialen Dimension oder eine unkritische Affirmation von technologiegetriebenen Fortschrittsnarrativen abgeleitet (siehe Kap. 4 und 5). Außerdem verstellt eine Tendenz der Fetischisierung und Ästhetisierung den Blick auf die relationalen und verbindenden Kapazitäten, die Schiffen inhärent sind und die sie als Ausgangspunkte einer logistischen Museumspraxis so interessant machen (siehe Kap. 5.2). Dies sind die Herausforderungen, mit denen auch ein kritischer Umgang mit der *Peking* sich konfrontiert sieht. Was also passiert im Hafenmuseum mit dem musealen Objekt und in welchem Verhältnis steht dies zu den globalen Zusammenhängen, die bis hierher beschrieben wurden? Wie können die museale Praxis im Umgang mit dem Schiff und die beschriebenen theoretischen und historischen Perspektiven sich gegenseitig informieren und befruchten, und welche Spannungen und Reibungen ergeben sich zwischen ihnen?

Nautische Nostalgie und relationale Kritik

Die Komplexität des musealen Objektes *Peking* zeigt sich mir in meiner Forschung erstmals, als ich das Schiff im Februar 2020, noch während der Restaurierung und vor der Überführung nach Hamburg, zum ersten Mal besichtige. Ursula Richenberger, damals Projektleiterin für den Aufbau des Deutschen Hafenmuseums, hatte mich zu einer Begehung in der Peterswerft in Wewelsfleth eingeladen. Anwesend sind auch ihre kuratorische Mitarbeiterin Jasmin Alley und die Holzrestauratorin Cornelia Botha. Die *Peking* ist zu diesem Zeitpunkt noch eine Baustelle: Das Zwischendeck, wo sich früher die Salpetersäcke bis unter die Decke stapelten, ist gänzlich eingerüstet, ständig müssen wir über Kabel steigen oder um abgelegte Maschinen und Baumaterialien herumlaufen. Richenberger kennt das Schiff bereits sehr gut, die anderen beiden sehen es wie ich heute zum ersten Mal. Sie führt uns durch die Decks und Aufbauten, kennt, so wirkt es, alle nautischen und technischen Details: Wie viel Stahl und wie viele Nieten sind verbaut, wie viel Mann bedienten die Ankerwinde, wie funktioniert die Rudermaschine? »Es ist Wahnsinn, was sich Menschen einfallen lassen, um Salpeter um den halben Globus zu bewegen«, sagt sie (Feldnotiz 11.02.2020).

Restauratorin Cornelia Botha hat im Gegensatz dazu vor allem ein Auge für die handwerkliche Seite des Schiffes und die verwendeten Materialien. Das Holz der

rekonstruierten Nagelbänke erkennt sie als »Kambala«, eine nachhaltige Alternative zu dem ursprünglich verbauten Teakholz. Die Technik, mit der die Masten im Rumpf des Schiffes verankert sind, begeistert sie besonders. Wie vor 110 Jahren werden diese auch nach der Restaurierung lediglich mit Holzkeilen in ihren Sockeln fixiert. Jasmin Alley hingegen interessiert sich in erster Linie für die potenziellen Erzählungen, die sich ausgehend von dem Schiff und unter Gesichtspunkten der Globalisierung entfalten ließen. Wie kam das Teakholz nach Hamburg? Woher der im Rumpf verbaute Stahl? Wer hat diese Rohstoffe unter welchen Bedingungen produziert und wer davon profitiert? Mehr als auf der handwerklichen Seite des Schiffes liegt ihr Augenmerk auf den räumlichen und ökonomischen Bezügen, die bereits in seiner Materialität angelegt sind. Auch am Kartenhaus, dem zentralen Aufbau in der Mitte des Schiffes, interessiert sie sich anders als Botha weniger für dessen aufwändige Restaurierung, sondern fragt nach erhaltenen Seekarten aus der aktiven Zeit der *Peking*. »Karten«, sagt sie, seien »immer spannende Globalisierungs-Objekte« (ebd.).

Die in dieser Vignette zum Ausdruck kommenden Spannungen, die Anschlüsse an verschiedenste Perspektiven zwischen einem kritischen Blick auf Globalisierung, Technikbegeisterung und nostalgischer Aufladung markieren ein großes Potenzial im Umgang mit der *Peking*, machen sie sie doch interessant für eine Vielzahl von Akteur*innen und erlauben es ihnen, ihre Ressourcen strategisch zu bündeln (Ruhkopf, 2021). Gleichzeitig wird diese Offenheit aber zum Problem, wenn einzelne Projektionen und Diskursivierungen zu dominant werden und andere verdecken. Diese Tendenz war insbesondere in den Jahren nach der Förderzusage durch den Bund 2015 zu erkennen, als die Gründung des Deutschen Hafenmuseums und der geplante Kauf der *Peking* erstmals öffentlich kommuniziert und diskutiert wurden. Die Berichterstattung dieser Jahre war durch eine ungebrochen positive Affizierung geprägt, zelebrierte das Schiff vor allem als spektakuläres Zeugnis maritimer Geschichte, als Schauplatz technischer und seefahrerischer Leistungen und lobte dessen ästhetische Qualitäten. Ein hier beispielhaft zu nennender Text aus dem Hamburger Abendblatt stellt die *Peking* etwa als »Hamburgs neues Wahrzeichen« vor (Ulrich, 2020). Während der Restaurierung, so heißt es dort, habe »die alte Dame« – gemeint ist das Schiff – »von Woche zu Woche mehr von ihrer Würde zurückerhalten«, bis »aus dem Wrack wieder die einstige stählerne Legende geworden« sei (ebd.). Neben der Begeisterung für die technische Raffinesse und Schönheit des Schiffes waren viele Beiträge zudem durch einen lokalpatriotischen Grundton geprägt, der die Verbindung zwischen dem Schiff und seinem ursprünglichen Heimathafen Hamburg betont und die Überführung dorthin als eine Rückkehr nach Hause rahmte (Behörde für Kultur und Medien, 2020; Hamburger Abendblatt, 2020).

In dieser Diskursformation, die ich an anderer Stelle ausführlicher untersuche (Ruhkopf, 2021), bricht sich etwas Bahn, was sich als nautische Nostalgie bezeichnen

lässt. Sie offenbart einen Blick auf maritimes Erbe, der geprägt ist durch die Rückschau auf eine reale oder imaginierte Vergangenheit und eine implizite Sehnsucht nach diesen, häufig auch in Abgrenzung zu den Komplikationen und der Unüberschaubarkeit der Gegenwart (vgl. Urry, 2005). Wie Day und Lunn (2003) in ihrer Analyse verschiedener maritimer Museen in Großbritannien festhalten, ist ein solcher Blick, da die wenigsten Menschen auf einen direkten Bezug zu maritimer Geschichte zurückgreifen können, weniger durch subjektives und biografisches Erinnern geprägt, als vielmehr dominiert durch »romanticised and imagined association[s], often presented in forms that do not always allow significant alternative perspectives« (ebd., S. 296).

Dies ist das diskursive Gepäck, das die *Peking* als Leitobjekt in das Projekt Deutsches Hafenmuseum einbringt, und zu dem jeder Versuch, eine kritische und relational ausgerichtete Sicht auf das Schiff zu stärken, seine operationale Funktion im Salpeterhandel in den Mittelpunkt zu stellen, sich verhalten muss. Dabei muss betont werden, dass eine Sicht auf das Schiff als historisches Artefakt mit einer herausragenden technischen und nautischen Geschichte, wie sie in den benannten Medienberichten anklingt und die auch, wie zu zeigen sein wird, in der musealen Kontextualisierung eine Rolle spielt, nichts an sich Problematisches oder gar Falsches ist (ebd., S. 297). Sie muss jedoch kritisch überprüft werden, muss als nur eine von vielen möglichen Perspektiven auf das Schiff kontextualisiert und in ihrer hegemonialen Position hinterfragt werden. Darin liegt eine der größten Herausforderungen für das Hafenmuseum als potenziell logistikritisches Museum. Es muss kritische Fragestellungen an maritime Artefakte richten und diese gegen andere deutlich etabliertere Diskursivierungen von Häfen und Schiffen als verbindend, kosmopolitisch, weltoffen und in technologischer ebenso wie gesellschaftlicher Hinsicht progressiv verteidigen (Mah, 2014, S. 1ff).

Dabei besteht innerhalb des Museumsteams durchaus Einigkeit darüber, die *Peking* nicht allein als klassisches Museumsschiff zu betrachten. So betont Hans-Jörg Czech, Vorstand der Stiftung Historische Museen Hamburg, die Aufgabe des Deutschen Hafenmuseums sei es, »von dem ausgestellten Objekt auf die nächste Frageebene zu kommen«, denn: »[W]ir wollen ja kein neues Schifffahrtsmuseum begründen, sondern wirklich den Hafen und die *Peking* und ihre Bedeutung im System globaler Warenströme thematisieren.« (Hans-Jörg Czech, Interview am 15.10.2020) Ähnliches erläutert Thomas Overdick, von 2017 bis 2021 der für die historischen Museen zuständige Referent der Hamburger Behörde für Kultur und Medien. Im Interview führt er aus, das Museum müsse »nach den Netzwerken [fragen], in denen sich dieses Schiff bewegt hat, bzw. die sich rund um dieses Schiff bewegen. Letztendlich hat das Schiff jetzt kein Eigenleben, es war ein Gebrauchsgegenstand, [der] Bezüge zu ganz vielen Dingen hat.« (Thomas Overdick, Interview am 13.02.2020) Er stellt damit einen klaren Bezug her zu dem in Kapitel 4.1 ausführlich erläuterten

ten Ansatz des Museums, anhand konkreter Warenwege die »Netze [der Globalisierung zu] entschlüsseln« (Ursula Richenberger, Interview am 15.02.2020), d.h. eine Erzählperspektive einzunehmen, die im Inneren der logistischen Lieferkette selbst verortet ist. In diesem Sinne formuliert auch die Projektleiterin Ursula Richenberger explizit: »[W]ir nutzen die *Peking* nicht nur, um ein attraktives Schiff am Museum zu haben, was die Leute anlockt, sondern, um ein Leitobjekt für das Thema Globalisierung zu haben am Beispiel Salpeterhandel.« (Ebd.)

Was in den zitierten Äußerungen anklingt, ist ein wichtiger Grundgedanke einer logistischen Museumspraxis, die der oben beschriebenen nautischen Nostalgie entgegenläuft. Das Schiff nicht als isoliertes, autonomes Artefakt zu verstehen, sondern seine operationale Dimension im Kontext des Salpeterhandels in den Vordergrund zu stellen, ist an dieser Stelle also ein zentraler Schritt. Ansätze wie dieser folgen einem vielerorts erkennbaren, wenn auch selten konsequent umgesetzten Trend in der maritimen Museumslandschaft. Day und Lunn beschreiben dies als »move 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.). Die *Peking* wird nicht als Schiff als solches adressiert, sondern als relationales Objekt, welches wiederum nur in Verbindung mit anderen Orten, Objekten und Subjekten existieren und Sinn ergeben kann.

»Den Laderaum befragen«

Ein Logistisches Museum braucht Ansätze der Vermittlung und Kontextualisierung, die die relationale Dimension seiner Objekte nachvollziehbar machen – Ansätze, die in Grundzügen bereits jetzt im Hafenmuseum beobachtbar sind. An einem Nachmittag im Herbst 2023 finde ich mich mit etwa 15 anderen Besucher*innen an der Gangway des Schiffes ein, um mich einem der mehrmals täglich angebotenen Rundgänge an Bord der *Peking* anzuschließen. Die Gruppe besteht zu einem großen Teil aus Männern zwischen geschätzten 50 und 70 Jahren, dazu einige Familien mit Kindern und einem Paar um die 30. Unser Guide Jens Grothusen grüßt in die Runde und verteilt gelbe Warnwesten, dann gehen wir an Bord. Grothusen stellt sich als Mitglied des Fördervereins Freunde der Viermastbark Peking e.V. vor. Er sei selbst schon viel auf historischen Segelschiffen gefahren, daher könne er »ein bisschen mitreden«, was die seefahrerischen Aspekte des Schiffes und auch das Leben an Bord betreffe (Feldnotiz 28.10.2023). Wie er später im Interview erläutert, liege seine Begeisterung für Schiffe und Schifffahrt »in der Kindheit begründet. [...] Mein Onkel fuhr damals zur See, [...] deshalb wollte ich auch immer gerne zur See fahren.« (Jens Grothusen, Interview am 11.08.2024) Beruflich habe er zwar andere Wege eingeschlagen, sei aber auf vielen Reisen als Passagier und als aktives Besatzungsmitglied auf verschiedenen Traditionsschiffen gefahren. Seit Beginn der 2010er Jahre ist er aktives Mitglied des Fördervereins und dort für das »Crewing« verantwortlich,

für die Koordinierung und Besetzung der Rundgänge, was er als »Schnittstelle zwischen dem Schiff bzw. der Stiftung [Historische Museen Hamburg, MR] und dem Verein« charakterisiert (ebd.). Der Förderverein setzt sich aus mehreren hundert Mitgliedern zusammen, von denen viele einen biografischen Bezug zu den Themen Schifffahrt und Logistik aufweisen. Einige von ihnen sind selbst beruflich zur See gefahren, sind wie Jens Grothusen Hobbysegler*innen oder waren in unterschiedlichen Funktionen in der Schifffahrtsindustrie tätig. Auf der Website des Vereins ist als wesentliches Ziel formuliert, »mit der tatkräftigen Unterstützung durch unsere Vereinsmitglieder die *Peking* zu einem lebendigen Museumsschiff zu machen, auf dem Leben und Arbeit auf einem Frachtsegler so authentisch wie möglich dargestellt werden« (Freunde der Viermastbark *Peking* e.V., 2020).

Zu Beginn der Führung benennt Grothusen die technischen Eigenschaften des Schiffs. Es handele sich um eine Viermastbark, zu erkennen an den drei »rahgetakelten« Masten und dem »gaffelgetakelten Besanmast«. Außerdem sei sie ein »Drei-Insel-Schiff«, das über drei Deckaufbauten verfügt – ein erheblicher Gewinn an Sicherheit und Komfort, wie Grothusen erläutert (Feldnotiz 28.10.2023). Viele der Besucher*innen, so wird schnell deutlich, kennen das Schiff aus der Presse und begegnen ihm mit einer gewissen Ehrfurcht angesichts seiner schieren Größe und ästhetischen Erscheinung sowie mit Bewunderung und Faszination für ein als ebenso entbehrungsreich wie heroisch imaginiertes Leben an Bord. Zahlreiche Nachfragen beziehen sich auf die technischen und nautischen Details des Schiffes: Wie viel Segelfläche hatte es? Wie hoch sind die Masten? Warum gibt es zwei Steuerstände? Aber auch die Arbeitsabläufe und das Leben an Bord scheinen von Interesse zu sein: Schließen die Mannschaftsmitglieder in Hängematten oder Stockbetten? Wie sah der Speiseplan aus? Wie lief die Be- und Entladung ab? Gab es Unfälle? Dieses Interesse entspricht einem typischen Effekt von Museumsschiffen, den auch die Historikerin Phyllis Leffler in ihrer Untersuchung maritimer Museen in Großbritannien und Nordamerika beschreibt:

[Visitors] will leave these spaces with enormous respect for the self-discipline, physical and emotional stamina, skill, and sheer toughness required to create a sustainable community at sea in an overwhelmingly male world. The opportunity to ›experience‹ the daily lives and conditions at sea are most vividly portrayed on board the ships themselves. [...] Sacrifice, courage, determination, self-discipline, the ability to live in extremely close quarters and follow the rules – these are the basic attributes of naval and commercial seafarers. [The] emphasis is on social history, illustrating the ways in which people live their lives. (2004, S. 33)

So erscheint die *Peking* in diesem Sinne als musealer Erfahrungsraum, der einen scheinbar authentischen Eindruck vom Leben an Bord vermittelt, an dem Dimen-

sionen und Materialität des Schiffes sowie, damit einhergehend, die Härte der an Bord zu verrichtenden Arbeit erfahrbar werden.

Einen gänzlich anderen Zugang zu dem Schiff hat Ines⁴, deren Führung ich einige Monate später begleite. Sie ist nicht ehrenamtlich im Förderverein organisiert, sondern arbeitet hauptberuflich als freie Kulturvermittlerin. Neben ihrer Arbeit im Hafenmuseum ist sie auch für andere Institutionen tätig, darunter weitere Hamburger Museen, aber auch Veranstalter*innen von Bildungsreisen und Stadtrundgängen. Ob jemand der Gäste aus der Seefahrt komme, fragt sie zu Beginn der Führung in die Runde (Feldnotiz 11.09.2024). Diesmal meldet sich niemand, doch später erzählt sie, häufig würden die Rundgänge auch von Leuten besucht, »die sich viel besser mit der Seefahrt auskennen als ich.« Das seien für sie

die größten Herausforderungen. Also alles rund um die Seefahrt ist für mich viel herausfordernder als die Geschichte. Die haben manchmal Begrifflichkeiten, wo ich gar nicht weiß, wovon die sprechen. Aber da bin ich mittlerweile abgehärtet und denk dann: Ah, das wissen Sie besser als ich. Damit kann ich leben. (Ines, Interview am 11.09.2024)

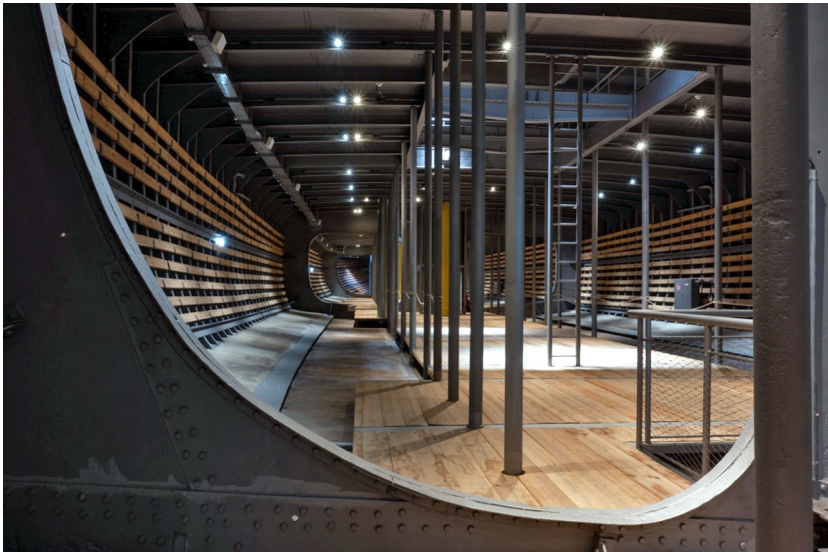
Ihre Expertise sieht sie dafür woanders, vor allem in der dekolonialen Kontextualisierung des Schiffes. So habe sie bereits vor ihrer Tätigkeit auf der *Peking* »Bildungsurlaube zum Thema Kolonialismus [geleitet]« und einen »Stadtführer geschrieben zum kolonialen Hamburg« (ebd.). Dabei habe sie sich schon früh mit der Geschichte des Salpeterhandels beschäftigt, wobei dies eher ein Thema am Rande war. Salpeter war für sie dabei nur eine von vielen »Waren, die nach Hamburg kamen« und damit ein »Teil vom kolonialen Hamburg.« (Ebd.) Über ihre stadtgeschichtliche Vermittlungsarbeit sei sie auch zum Hafenmuseum gekommen, denn, wie sie sagt, »Stadtgeschichte in Hamburg ist ja immer auch Hafengeschichte« (ebd.).

Ihre Führung an Bord der *Peking* orientiert sich grundsätzlich an der gleichen Route und einer ähnlichen Abfolge von Themen wie die von Jens Grothusen. Auch Ines beginnt auf dem Brückendeck in der Mitte des Schiffes und erläutert, wenn auch weniger detailliert als Grothusen, die technischen und konstruktiven Besonderheiten des Schiffes. Zudem gibt sie einen Überblick über das »Leben der *Peking*«, benennt die verschiedenen Stationen ihrer Objektbiografie, vom Bau in Hamburg und der Salpeterfahrt über ihre Nutzung als Internatsschiff in England und als Museumsschiff in New York bis zur Restaurierung in Deutschland. Bei der Erwähnung von Salpeter kündigt sie bereits an: »Dazu erzähle ich später im Laderaum mehr.« Nach weiteren Stationen auf dem vordersten Deckaufbau des Schiffes

4 Der Name wurde auf Wunsch der Person geändert. Das hier verwendete Pseudonym wurde zufällig generiert und steht in keinem Bezug zum realen Namen.

(der Back) sowie der darunter befindlichen Ankerwinde führt sie die Gruppe durch ein Treppenhaus unter Deck. Sofort ändert sich die Stimmung radikal. Es wird dunkler und kühler, statt von Tageslicht ist der Raum durch an der Decke befestigte Spots schummrig erleuchtet. Die an Deck noch deutlich hörbare Klangkulis des Hafens verstummt, an die Stelle des entfernten Lärms der Containerterminals und des Geschreis der Möwen tritt der metallene Widerhall der Schritte, der von den stählernen Außenwänden zurückgeworfen wird. »Hier wird einem die wahre Länge des Schiffes bewusst«, sagt Ines, und tatsächlich bietet sich hier auf dem Zwischendeck ein unverstellter Blick von vorne bis hinten durch den rund hundert Meter langen Rumpf des Schiffs. Die Gruppe verstreut sich etwas, einige Besucher*innen wandern andächtig umher, andere befühlen die stählerne Außenwand, wieder andere treten an eine der in den Boden geschnittenen Luken heran und schauen hinab in den unter uns liegenden Laderaum. Durch ein weiteres Treppenhaus, das in eine der ursprünglich vier Ladeluken hineingebaut ist, führt Ines unsere Gruppe dort hinunter, an den Ort, an dem einst die Salpetersäcke gestapelt waren (Abb. 9).

Abbildung 9: Laderaum der Peking



Quelle: Eigene Abbildung

Der Laderaum erscheint mit seiner hohen Decke und seinem nur durch stählerne Spanten unterbrochenem Volumen riesig, fast »kathedralenhaft«, wie Ursula Richenberger es bei einem früheren Besuch formuliert hatte (Feldnotiz 23.07.2021).

Sie hatte mir damals erklärt, das Museum habe sich bewusst entschieden, diesen offenen Raumeindruck zu erhalten, ihn nicht durch permanente Einbauten wie Ausstellungselemente oder Trennwände zu verändern. So solle ein Gefühl für das Frachtvolumen vermittelt werden, das einst auf der *Peking* transportiert wurde. Im Laderaum ist zu erahnen, wie eine »logistical imagination« im Sinne von Hockenberry et al. (2021) museal wirksam gemacht werden kann: »[T]o understand what it means to see like a supply chain, to comprehend the conditions that make one feel like cargo« (ebd., S. 5) – diese Prämissen werden hier, wo Besucher*innen gewissermaßen den Platz der Ladung einnehmen, so greifbar wie an wenigen anderen Orten. Die operationale Dimension des Schiffes hat hier einen konkreten Ort, macht der Laderaum das Schiff doch zu einem logistischen Objekt, zu einer bewegten und bewegenden Entität innerhalb der Sphäre der »cargomobilities« (Steinberg, 2015, siehe Kap. 5.2). Hierin liegt sein narratives und affizierendes Potenzial: Das Wissen darum, dass an diesem Ort die Produkte der oben beschriebenen Produktionsbedingungen gestaut waren, deren Weg sich zurückverfolgen lässt zu den Kaianlagen in Tocopilla, Tarapaca oder Iquique, über die Schienen der Salpeterbahn in die Wüste, zu den Auslageanlagen und den Arbeiterbaracken der Oficinas. Das macht den Laderaum zu demjenigen Ort, an dem das relationale Netz des Salpeterhandels, seine Operationalisierung in einzeln beschreibbaren Prozessen und Materialitäten, potenziell sichtbar und erzählbar gemacht werden kann.

Wissend um dieses Potenzial nutzt auch Ines den Laderaum für Ausführungen zum historischen Kontext des Salpeterhandels. Auf dem Hinweg nach Chile habe die *Peking* u.a. Baumaterialien und Maschinen an Bord gehabt, mitunter auch für den Bau von Hafenanlagen und anderen logistischen Infrastrukturen vor Ort. Klar sei jedoch: »Das Schiff wurde für die Rückfahrt gebaut«, für den Transport von Salpeter nach Europa (Feldnotiz 11.09.2024). Sie erläutert in einigen Sätzen die Hintergründe des Salpetergeschäftes, benennt die Nutzung als Düngemittel und in der Sprengstoffherstellung, die Arbeits- und Lebensbedingungen in den Salpeterwerken, die schlechte Bezahlung der Arbeiter*innen und das System der *fichas*, der Unternehmenseigenen Wertmarken, die die Arbeiter*innen in ein in sich geschlossenes ökonomisches System zwangen. »Die Arbeitskosten für die Salpeterbarone waren unfassbar niedrig«, fasst sie zusammen, »deshalb konnten im Salpeterhandel solche großen Gewinne erzielt werden« (ebd.). Sie schließt ihre Ausführungen mit dem Hinweis auf das von Henry B. Sloman finanzierte, seit 2016 als Weltkulturerbe gelistete Chilehaus und stellt dem ein chilenisches Gegenstück gegenüber, die ebenfalls als Kulturerbe gelisteten Salpeterwerke Humberstone und Santa Laura. Beide Seiten, das Chilehaus hier und die Oficinas dort, seien durch die Lieferketten des Salpeterhandels »verbunden wie durch eine Brücke. Und Teil dieser Brücke ist auch die *Peking*« (ebd.).

Auf diese Weise rückt sie den relationalen Kern des Schiffes in den Vordergrund, macht deutlich, wie es als logistisches Objekt nicht nur eine konstitutive Funktion in den historischen Operationen des Salpeterhandels besetzte, sondern auch in der Erinnerung an diese als Relais zwischen verschiedenen Räumen und Kontexten platziert werden kann. Der Zugang, der sich Ines' Ausführungen im Laderaum des Schiffes abzeichnet, ist somit ein grundsätzlich anderer als der, der oben mit Leffler (2006) beschrieben wurde und der sich auch in den zitierten medialen und populärwissenschaftlichen Diskursen niederschlägt. Es geht dabei nicht darum, einen vermeintlich authentischen Eindruck von der Geschichte des Schiffes »per se« (Day & Lunn, 2003, S. 293) zu vermitteln, und auch nicht darum, seine technischen oder nautischen Qualitäten in den Vordergrund zu rücken. Was in Ines' Formulierung, die *Peking* sei Teil einer »Brücke« zwischen verschiedenen Orten und Dimensionen einer globalen Geschichte des Salpeterhandels, zwischen dem akkumulierten Reichtum hier und der materiellen Ausbeutung dort, anklingt, ist eine genuin relationale Perspektive. Es ist eine Perspektive, die die verbindende Qualität des Schiffes in den Vordergrund stellt, die deutlich macht, welche zentrale Position die *Peking* in einer Lieferkette spielte, die sich zwischen hamburgischem Finanzkapital, Bodenschätzen in Chile, einer neu entstehenden Klasse von Wanderarbeiter*innen, umfassenden ökonomischen und räumlichen Transformationen in Europa, neu errichteten Infrastrukturen und vielen weiteren Punkten erstreckt.

Wie ich auf dieser Führung und wiederholt auch denen, die ich selber als Guide anleite, merke, ist dies nicht nur ein kognitiv-narrativer Prozess, der von den verbalisierten Erzählungen der Guides ausgeht, sondern ebenso ein körperlich-affektiver. Die Stimmung, die ich und der Rest der Gruppe beim Betreten des Laderaums erfahren – wörtlich verstanden in einem ähnlichen Sinne, wie ein Instrument gestimmt wird – bestimmt maßgeblich dessen narrative Kapazität. Besucher*innen treten in Resonanz mit dem Raum, nicht individuell, sondern vielmehr in Abhängigkeit zu und gemeinsam mit ihrer Umgebung. Die Philosophin Erin Manning (2013) beschreibt diese Form des affektiven »attunement« als »preconscious tuning-with that sparks a new set of relations that in turn affect how singular events express themselves in the time of the event« (ebd., S. 11). Dabei wirkt eine Form des relationalen In-der-Welt-seins, des Aufeinander-Einstimmens, die sich nicht nur zwischen Menschen entfaltet, sondern ebenso zwischen ihnen und den nicht-menschlichen Entitäten, die Teil der Situation im Laderaum sind. »[A]ffective attunement might well describe the relational environment co-created by movement and sound«, schreibt Manning weiter (ebd., S. 11). Dies zeigt sich auch im Laderaum der *Peking*: Die Besucher*innen vermessen den Raum mit ihren Schritten, nehmen das metallene Echo der Außenwände wahr, erfahren visuell und akustisch die Ausmaße des Raumes, spüren seine Temperatur. Diese Form des *attunement* innerhalb des historisch besetzten, materiell und sinnlich erfassbaren Raumes verleiht dem abstrakten Wissen um die Geschichte des Schiffes Nachdruck bzw. macht es erfahrbar,

verbindet sich mit ihr zu einer fast immersiven Erfahrung. Sie führt vor Augen, was die in Kapitel 4.3 angeführte Strategie eines musealen *cognitive mapping* bedeuten kann, wenn sie nicht auf ihre rationale Dimension beschränkt, sondern in Richtung einer affektiven, sensorischen Praxis erweitert wird. Der Laderaum der *Peking* wird zu einem kartografischen Raum – nicht, indem globalräumliche Bezüge vermeintlich objektiv abgebildet werden, wie es auf den Globen im Museum aan de Stroom geschieht (siehe Kap. 5.2), sondern indem die sich im Laderaum kreuzenden Ströme und Relationen körperlich spürbar werden. So zeichnet sich eine Idee ab von den Geschichten, die die *Peking* erzählen kann, von den historischen und räumlichen Vektoren, die sich in ihrem Laderaum verschränken und die die Besucher*innen in das narrative und materielle Netz des Salpeterhandels integrieren.

Gefragt nach ihren Vorstellungen für einen zukünftigen Umgang mit der *Peking* formuliert Ines im Anschluss an die Führung, sie wünsche sich, »dass das Thema Kolonialismus mindestens einen genauso großen Stellenwert bekommt wie die Seefahrer-Romantik.« (Interview am 11.09.2024) Gleichzeitig stellt sie klar:

Ich finde die *Peking* ganz toll, aus verschiedenen Gründen. Erstens ist sie ein schönes Schiff. Zweitens erzählt sie wahnsinnig viel, eben nicht nur über die Seefahrt, sondern sie erzählt eben auch super gut eine Kolonialgeschichte. Und ich glaube, dass man gerade auf der *Peking* [...] auch richtig gut darüber reden kann. Weil man einfach ein richtig gutes Anschauungsobjekt hat. Das würde ich mir wünschen, dass insgesamt diese Geschichte auch mehr eingebunden wird. Auch in ein neues Hafenmuseum, dass da nicht nur der Hafen gefeiert wird. Darf er auch, dagegen habe ich gar nichts. Aber er muss eben auch kritisch gesehen werden. (ebd.)

Was einerseits als Gefahr betrachtet werden kann, erscheint für sie also als Chance. So kann die positive Besetzung des Schiffes in der öffentlichen Wahrnehmung genutzt werden, um ausgehend davon komplexere Narrative zu entfalten, die einen kritischen Blick auf die in der *Peking* angelegten historischen und räumlichen Bezüge werfen.

Thomas Overdick, der ehemalige Behördenreferent, findet für den Umgang mit dem Leitobjekt *Peking* die Formulierung, man müsse »den Laderaum [befragen]« (Thomas Overdick, Interview am 13.02.2020). Was diese Wendung an dieser Stelle hilfreich macht, ist dass sie die Frage der im Warentransport angelegten wirtschaftlichen Interdependenzen in den Vordergrund rückt. Sie betont die Verflechtung zwischen Hamburger Unternehmen, welche vom Salpeterhandel profitierten, und dem Ort des Abbaus in der Atacama-Wüste, inklusive der ökonomischen und sozialen Implikationen dieser Relation an verschiedenen Orten. In diesem Sinne, führt Overdick aus, sei es wichtig,

dass man [...] von diesen Unternehmen, die hier in Hamburg tätig waren, [ausgeht], sei es jetzt die Reederei Laeisz, sei es jemand wie [Sloman], der das Chilehaus gebaut hat... so als Salpeterbaron, sozusagen diese unternehmerische Seite, aber auch zu schauen: unter welchen Bedingungen wurde eigentlich Salpeter in Chile abgebaut, also dass man da wirklich bis in die Atacama-Wüste geht, dass man sich auch auseinandersetzt mit Arbeitsbedingungen dort, was hat das sozial- und wirtschaftsgeschichtlich für eine Bedeutung gehabt? (ebd.)

Diese Fragen werden in Overdicks Formulierung »den Laderaum befragen« ebendort zusammengeführt, setzen diesen gewissermaßen als zentralen Ort der Erzählung in den Fokus. In diesem Satz verdichtet sich die Logik einer logistikkritischen Museumspraxis, ist der Laderaum doch der zentrale Raum, in dem Waren den Status von Fracht annehmen, von nicht mehr nur lokal verorteten, sondern in Bewegung befindlichen, d.h. im physischen wie ökonomischen Sinne zirkulierenden Dingen, die wiederum auf einen sozialen Produktionsprozess verweisen und diesen materialisieren. Ausgehend von dort die Aspekte des Unternehmertums und der Finanzialisierung, der Industrialisierung und der Arbeit, kurz: der Operationalisierung des Salpeterhandels zu vermitteln, wie Overdick es hier konzeptionell vorschlägt und wie Ines es in ihrer Führung performativ tut, ist ein Ausblick auf das, was mit einem Objekt wie der *Peking* möglich ist, wenn sie in eine entsprechende museale Praxis eingebunden wird. Eine solche Praxis muss sich der relationalen Dimension des Schiffes bewusst sein und diese zu ihrem Gegenstand machen. Sie muss Formen der Vermittlung und Affizierung finden, die von der *Peking* und ihrer infrastrukturellen Kapazität ausgehen – von der historischen Funktion als Infrastruktur in den Operationen des Salpeterhandels ebenso wie von einem sich daraus ergebenden Potenzial als Infrastruktur der Kritik, als materieller und diskursiver Rahmen für eine kritische Auseinandersetzung mit eben diesen historischen Zusammenhängen.

6.4 Annäherung an eine logistische Ausstellungspraxis

Im Sommer 2024 eröffnet im Hafenmuseum eine Ausstellung, die als ein weiterer vorsichtiger Schritt in Richtung einer logistischen Ausstellungs- und Museumspraxis gelesen werden kann, als eine Fortführung des Diktums »den Laderaum befragen« mit den Mitteln der statischen musealen Präsentation. Die Ausstellungseröffnung findet im kleinen Kreis statt, Direktor Klaus-Bernhard Staubermann steht mit Ursula Richenberger und Nina Sylvanus, wissenschaftliche Mitarbeiterin mit dem Schwerpunkt Globalgeschichte und Kolonialgeschichte am Hafenmuseum, vor einer weißen Wand im Schuppen 50A. Darauf ist in schwarzer Schrift der Ausstellungstitel geplottet: *Unbequeme Erinnerung. Auf den Spuren des Salpeterhandels in Chile und Deutschland*. Direkt daneben ist eine über zwei Alu-Dibond-Platten laufende Schwarzweißfotografie gehängt. Sie zeigt ein Panorama. Den Vordergrund nimmt eine Wasserfläche ein, weiter hinten ist eine Hafenanlage zu erkennen. Am linken Bildrand ragt ein Bergmassiv auf, an dessen Fuß sich einige Gebäude drängen. Staubermann begrüßt die etwa 30 geladenen Gäste: »Herzlich Willkommen zur Nicht-Eröffnung dieser Nicht-Ausstellung«, sagt er (Feldnotiz 04.06.2024). Aus museums-internen Gründen wird die Schau offiziell nicht als Ausstellung bezeichnet. Es handelt sich vielmehr, so heißt es auf der Website des Museums, um eine von mehreren Werkstattpräsentationen, die im Laufe der Museumssaison 2024 »verschiedene Ansätze für die konzeptionelle Fortentwicklung des Deutschen Hafenmuseums vorstellen« (Stiftung Historische Museen Hamburg, 2024). Die Wand, vor der Richenberger, Staubermann und Sylvanus stehen, gehört zu einem weißen Kubus, der im Jahr zuvor in die Mitte des historischen Schuppens gebaut wurde. Etwa vier Meter ist jede seiner Seiten lang, seine Wände etwa 2,50 Meter hoch, nach oben ist er offen. Wie ein Fremdkörper steht er inmitten der ihn um viele Meter überragenden Schwerlastregale, in denen sich prall gefüllte Jutesäcke, Werkzeuge, Schiffsteile und Kisten stapeln (Abb. 10). Der Kontrast zwischen der nüchternen White Cube-Ästhetik des Kubus und dem scheinbar ungeordneten Sammelsurium des Schaudepots ist dabei beabsichtigt. Er soll sich abheben von dem bisherigen Programm des Museums und einen Ausblick bieten auf die zukünftigen Ausstellungs- und Forschungsaktivitäten, vor allem in dem noch nicht existierenden Neubau. Nachdem im Kubus in der vergangenen Saison bereits eine Fotoausstellung gezeigt wurde, die sich mit Werftarbeiter*innen-Streiks nach der deutschen Wiedervereinigung beschäftigte, ist die nun eröffnete Schau zu den »Spuren des Salpeterhandels« die erste, die einen direkten Bezug zum Leitobjekt *Peking* herstellt. Wie Museumsdirektor Klaus-Bernhard Staubermann im Interview erläutert, habe die Schau damit Signalwirkung für die weitere Entwicklung des Deutschen Hafenmuseums:

Wir haben ja die Herausforderung, dass wir ein Museumsprojekt planen, das eigentlich noch keine Sichtbarkeit im Stadtraum hat, und wir uns überlegt hat-

ten, wie können wir dieses Projekt sichtbar machen. Und ein Weg, das zu tun, ist, Ansätze aufzuzeigen, die wir konzeptionell, aber auch qua Ausstellung und Bildung und Vermittlung entwickeln wollen. (Klaus-Bernhardt Staubermann, Interview am 10.02.2025)

Abbildung 10: Architektur der Präsentation *Unbequeme Erinnerungen im Schuppen 50A*



Quelle: Eigene Abbildung

Ursula Richenberger präzisiert, die Präsentation solle dabei die Arbeitsweisen und Perspektivierungen verdeutlichen, mit denen zukünftig nicht nur die *Peking*, sondern sämtliche Gegenstände des Museums bearbeitet werden sollen. Es solle deutlich werden,

dass wir keine geradlinige Erzählung haben im Museum, sondern wechseln zwischen Produkten, Techniken, Firmen, Einzelakteur*innen. Also die Vielfalt von Betrachtungspositionen offen legen. Und in der Ausstellung wollten wir diese Methodik [...] zeigen. Was will ein Deutsches Hafenmuseum? Wie will ein Deutsches Hafenmuseum methodisch arbeiten? (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025)

Konkret solle gezeigt werden, »dass die *Peking* mehr ist als ein Schiff. Dass es um die Lieferkette Salpeter geht.« (Ebd.) Dies ist eine deutliche Absage an die Beschäftigung mit der *Peking* als »ship *per se*« (Day & Lunn, 2003, S. 293, H.i.O.). Stattdessen zeichnet sich hier eine relationale Perspektive ab, die die operationale Dimension des Schiffes in den Vordergrund rückt.

Blick in die Archive des Extraktivismus

An die Wände im Inneren des weißen Würfels sind insgesamt 34 Schwarzweiß-fotografien gehängt, dazwischen mehrere Reproduktionen von Kartenmaterial und Stadtplänen. Die Fotografien zeigen Berge, Hafenanlagen, Eisenbahnschienen und Schiffe, aber auch Menschen an Deck, Menschen neben einem entgleisten Zug, Menschen im Laderaum eines Schiffes, vor gestapelten Salpetersäcken, mit Schaufeln in der Hand. Es handelt sich um Reproduktionen von Fotografien, die aus dem Nachlass Henry B. Slomans stammen. Erst wenige Jahre zuvor war dessen Urenkelin Irmelin Sloman auf den Bildbestand gestoßen, der nun die Basis der Ausstellung bildet. Auf der eigens von ihr initiierten Website »chilehaus-saga.de« schreibt sie:

2021 sortierte ich an die hundert Kartons mit dem Nachlass meines Vaters. Und ich fand einen Schatz: 150 Jahre alte Glasnegative und zahllose historische Fotografien zu Salpeterabbau und Verschiffung, Filmrollen im Kinoformat und viele schriftliche Aufzeichnungen. [...] Mein Ziel ist es, diese historischen Fotos und Schriftstücke der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. (Sloman, o.D.)

Laut Ursula Richenberger war Irmelin Sloman auf das Hafenmuseum und andere Hamburger Institutionen zugekommen und habe diesen ihr Material angeboten. So sei die Idee entstanden, anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Chilehauses das Thema Salpeterabbau in Chile in einer Ausstellung zu behandeln und an die *Peking* rückzubinden. Die Schau wurde in enger Abstimmung mit dem Museum am Rothenbaum – Kulturen und Künste der Welt (MARKK) entwickelt, wo im selben Jahr die Ausstellung *Weißes Wüstengold. Chile-Salpeter und Hamburg* eröffnet wurde. Museumsdirektor Staubermann erörtert dazu:

Das Ganze war parallel aufgestellt zu einer Ausstellung im MARKK, [...] in der das Thema Extraktivismus untersucht wurde. Das heißt, beide Museen haben parallel und gleichzeitig gemeinsam zwei Thematiken anlässlich des hundertjährigen Chilehausjubiläums entdeckt. (Klaus-Bernhardt Staubermann, Interview am 10.02.2025)

Die Ausstellung im MARKK basiert im Kern ebenfalls auf dem Sloman'schen Fotobestand sowie Leihgaben aus dem Nachlass des Salpeterunternehmers Hermann Fölsch, jedoch gibt es eine bewusste inhaltliche Trennung zwischen den beiden Prä-

sentationen. Während das MARKK sich konkret mit den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Salpeterarbeiter*innen in der Wüste befasste und dabei auch Bezüge zu ethnografischen und archäologischen Objektbeständen in der Sammlung des Hauses sowie zeitgenössischen Perspektiven chilenischer Künstler*innen herstellte (Chávez, 2024), verfolgte das Hafenmuseum einen Zugang, der dezidiert an der infrastrukturellen und logistischen Seite des Salpeterhandels orientiert war. »Wir fangen an mit dem Zug, der das Salpeterwerk verlässt«, fasst Richenberger diese Trennung zusammen (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025).

Wie ein am Eingang des Kubus montierter Text erläutert, sind die Bilder in der Ausstellung nach drei »Ausstellungskapiteln« geordnet:

Infrastruktur zeigt den Bau der maritimen Anlagen auf dem von H. B. Sloman erworbenen privaten Grundbesitz in Tocopilla. *Panorama* präsentiert eine Serie von Bildern, die die Planstadt Tocopilla sowohl von See als auch von Land betrachtet. Der dritte Teil der Ausstellung nimmt die *Lieferkette* in den Blick: Salpeterzüge fahren durch Wüsten und Berge zum Hafen von Tocopilla, wo der Rohstoff auf Großsegler, wie die PEKING oder die PREUSSEN, verladen und nach Hamburg transportiert wurde. (H.i.O.)

Die Dramaturgie der Ausstellung vollzieht den Weg der Ware Salpeter nach, den diese ab dem Zeitpunkt zurücklegt, an dem der eigentliche industrielle Produktionsprozess, die Extraktion des Caliche aus dem Wüstenboden und seine Verarbeitung zu raffiniertem Salpeter, abgeschlossen ist. Die Fotografien von Eisenbahnschienen, die auf hölzernen Konstruktionen in den Ozean ragen, das Nebeneinander der Baracken und Lagerhäuser, aufgenommen aus der Höhe der Berge der Cordillera de la Costa, oder der Blick in den Laderaum der *Preussen*, eines Schwesterschiffes der *Peking*, verorten die Ware Salpeter in einer operativen Geografie des Transports, einem logistischen Raum, der Hafenanlagen, Eisenbahnschienen und Schiffe ebenso umfasst wie die eigens für den Zweck des Salpeterumschlags geplante und gebaute Stadt Tocopilla. Wenn Mezzadra und Neilson schreiben, ihr Konzept der »operations« wirke wie ein »freeze-frame« (2013a, S. 16), so ist dies hier in aller Wörtlichkeit zu verstehen. Die fotografische Fixierung dieser Elemente des Salpeterumschlags, der logistischen Operationen, »brings into relief the combination of social activities, technical codes and devices that make an operation possible, while at the same time it allows us to look at the outcome of the operation without taking it for granted« (ebd., S. 16).

Die kuratorische Arbeit mit dem Sloman'schen Bildbestand ist indes mit einigen Problematiken konfrontiert, die sich aus der engen Bindung an die Nachfahrin des Unternehmers Sloman, vor allem aber auch aus der spezifischen Form der Fotografien selbst ergeben. So handelt es sich laut Nina Sylvanus, die gemeinsam mit Ursula Richenberger für die Konzeption und Umsetzung der Ausstellung verantwortlich zeichnet, um »höchst inszenierte Bilder [...]«. Diese Bilder zeigen historische Realität

ten, aber zugleich verbergen sie sie« (Nina Sylvanus, Interview am 26.07.2024). So haben sie zwar einen auf den ersten Blick dokumentarischen Anschein, erwecken den Eindruck, Arbeitsabläufe und Lebensrealitäten neutral wiederzugeben. Gleichzeitig handelt es sich jedoch um hochgradig planvoll gestaltete Aufnahmen, die, vermutlich im Auftrag Slomans mit großem technischem Aufwand hergestellt, ein strategisch gestaltetes Bild des Salpeterabbaus und Transports zeichnen.

Die Kunsthistorikerin Louise Purbrick (2017) analysiert in einem Text, der aus dem künstlerischen Forschungsprojekt »Traces of Nitrate« hervorging, einen sehr ähnlichen Bildbestand. Es handelt sich dabei um Fotografien aus einem ledergebundenen Album, das Panoramen der Wüste, detaillierte Aufnahmen aller Schritte der Salpeterverarbeitung sowie scheinbar dokumentarische Fotografien des Lebens in einer Salpeterstadt umfasst. Purbrick ordnet diese Bilder einem hybriden Genre zwischen Kolonial- und Industriefotografie zu:

The album is an industrial topography; it documents the processes of mining, refining, transporting nitrate across a changing landscape. It combines the conventions of colonial and industrial photography: the empty land and indigenous subject, the dynamism of machinery and the drama of material transformation. (ebd., S. 255)

Ein musealer Umgang mit diesem Genre der Fotografie muss daher Strategien finden, die es vermeiden, den in die Bilder eingeschriebenen Blick zu reproduzieren. Im MARKK wurde dafür eine ästhetische, szenografische Lösung gewählt. Es wurden einzelne Ausschnitte der Bilder überproportional vergrößert, um die Blicke der Betrachtenden auf Details, etwa in einer Gruppe von Arbeiter*innen platzierte Kinder, zu lenken und damit leicht zu übersehende Aspekte, in diesem Beispiel: die Kinderarbeit in den Oficinas, sichtbar zu machen. Zur Markierung von Leerstellen und Auslassungen wurden ausgewählte Fotografien hinter Glasplatten platziert, auf die in großer Typografie Fragen und Kommentare aufgebracht waren: »Wo sind die arbeitenden Frauen?« »Warum gibt es keine Fotos von den Innenräumen [der Baracken]?« »An wen richtet sich diese Darstellung von Männlichkeit?« Auf diese Weise wurde versucht, Blicke zu irritieren und zu stören und eine Identifikation der Besuchenden mit der Perspektive der Fotograf*innen⁵ und des Auftraggebers zu vermeiden.

5 Laut Nina Sylvanus ist die Urheber*innenschaft der meisten Bildern nicht dokumentiert. Lediglich einige tragen den Hinweis auf Ricardo Sloman als Fotograf, einen Sohn Henry B. Slomans, welcher später NSDAP-Mitglied und Autor rassenhygienischer Hetzschriften war (Bajohr, 1998, S. 81).

Perspektiven öffnen

Im Hafenmuseum wurde demgegenüber, nicht zuletzt aus Kostengründen, ein anderer Weg gewählt. So habe man sich vor allem bemüht, die Bilder »nicht als Kunst auszustellen« und so übermäßig zu auratisieren, und habe sie stattdessen »direkt auf Aludibond aufgezogen, ohne Rahmen, ohne inszenatorische Beleuchtung« (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025). Die Kontextualisierung erfolgte auf rein textlicher Ebene, indem »Fragen gestellt wurden: Was ist nicht dargestellt? Was ist das eigentlich für ein Archiv? In welchem Auftrag sind die Fotos gemacht worden, welche Perspektive ist da eingenommen worden?« (ebd.) Laut Ursula Richenberger wurde diese Form der minimalistischen Präsentation im Team kontrovers diskutiert, und auch sie merkt kritisch an: »Die Fotos stehen so für sich und sind letztlich nicht dekonstruiert worden, so dass ich das auch eine schwierige Art der Präsentation finde.« (Ebd.) Sie hätte sich eine stärker auf ästhetischer Ebene operierende Störung des Blicks, eine deutlichere Brechung der Präsentation gewünscht. Auch habe sie durchzusetzen versucht, die Fotografien nicht als alleinigen Zugang zu dem Thema Salpeter zu platzieren, sondern diese durch Positionen chilenischer Künstler*innen zu ergänzen und zu verkomplizieren (siehe Kap. 7.2). Dieser und ähnliche Vorschläge seien jedoch einerseits an knappen personellen und finanziellen Ressourcen, andererseits aber auch an innerinstitutionellen Hierarchien und Entscheidungsprozessen gescheitert. So hätten sie und Nina Sylvanus als Projektverantwortliche sich letztlich auf eine Präsentationsform eingelassen, die sie persönlich »als sehr großen Kompromiss« empfinde (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025).

Vor dem Hintergrund dieser institutionellen Komplikationen verstehen sowohl Richenberger als auch Sylvanus die Ausstellung als einen ersten Schritt, von dem ausgehend zukünftige Formen des Arbeitens im Hafenmuseum entwickelt werden können. Letztere beschreibt die Schau als »einen ersten Aufschlag [...] für die Frage: Wie möchten wir als Museum zukünftig mit solchen Archiven umgehen? Was macht man damit? Wir möchten dieses mehrdeutige historische Material kritisch hinterfragen, beleuchten.« (Nina Sylvanus, Interview am 26.07.2024) So solle »das Thema Machtbeziehungen, europäische Expansion, europäisches Unternehmertum in der Welt« kritisch in den Blick genommen werden, verbunden mit der Frage: »Was setzt man diesem Narrativ entgegen?« (ebd.) Auch Richenberger beschreibt die Schau als

eine erste Setzung zu diesem Thema und hoffentlich nicht die letzte Setzung zu diesem Thema. Ich hoffe, dass wir zukünftig andere Perspektiven zeigen können, auch auf dem Schiff. Das ist natürlich auch wichtig, den Link direkt zum Schiff zu haben und nicht nur im Schuppen und nicht nur im Neubau. (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025)

Dieser letzte Satz ist an dieser Stelle zentral. So ist es angesichts der beschriebenen kuratorischen und institutionellen Problematiken weniger die Ausstellung auf inhaltlicher und visueller Ebene selbst, die für die Frage einer logistischen Museumspraxis entscheidend ist. Vielmehr verweist sie auf das mögliche Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Räumen des Museums. Das Diktum »den Laderaum befragen« kann nicht nur in diesem selbst verortet sein, beschränkt sich nicht auf das Innere des Schiffes. Vielmehr kann eine an ihm orientierte Praxis den Laderaum aufbrechen, kann Beziehungen herstellen zwischen seiner historischen Materialität und anderen narrativen Räumen, die inhaltlich und topografisch mit ihm korrespondieren. Die *Peking*, der unmittelbar angrenzende historische Schuppen und der in seinem Inneren platzierte Kubus bilden ein verschachteltes Raumgefüge, in dem die historische Komplexität des Themas Salpeterhandel operabel gemacht wird, in dem jeder der Räume eine spezifische Funktion erfüllt. Die personelle Vermittlungsarbeit durch Guides wie Ines und Jens Grothusen, die explizit oder implizit mit den affizierenden und stimmenden Kapazitäten des Schiffes und seines Laderaums resonieren, verbindet sich mit der sachlichen White Cube-Ästhetik des Kubus und den fotografisch fixierten Operationen des Salpeterumschlags. Die Platzierung des oben offenen Kubus inmitten des Schuppens sorgt indes dafür, dass dieser nicht in Isolation steht, sondern offensiv rückgebunden wird an die Historizität des Schuppens und an die Arbeits-, Industrie- und Wirtschaftsgeschichte des Hamburger Hafens. Obwohl jedes der genannten Elemente – das Museumsschiff, der historische Schuppen, die Sonderausstellung – für sich genommen als eher konventionelle museale Form bezeichnet werden kann, eröffnen sie in ihrem Zusammenspiel doch einen Blick auf eine komplexere räumliche Logistik des Musealen. Anders als im MAS ist diese nicht konzipiert, um historische Komplexität in eine lineare Form zu bringen (siehe Kap. 5.1). Vielmehr ist die Faltung des Raumes, die Etablierung eines Beziehungsnetzes zwischen räumlichen und narrativen Ebenen, wie sie im MAS vor allem als spontaner, der eigentlichen Logistik des Raumes entgegenlaufender Effekt beschrieben wurde, hier deren Kern.

6.5 Kondensat III

Das Museumsschiff *Peking* kann als Schlüsselobjekt für eine logistische Museumspraxis im Deutschen Hafenmuseum bezeichnet werden. Gemäß dem Diktum »den Laderaum befragen« wird ein Umgang mit dem Schiff greifbar, der von seiner Materialität und seiner spezifischen Geschichte auf den relationalen Kontext des Salpeterhandels schließt. Die *Peking* wirkt dabei gleichermaßen als Exponat, als Museumsraum und als narrativer Rahmen und verbindet so die wesentlichen der in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Dimensionen des Musealen. Als relationales, historisch tief in logistischen Kontexten verankertes Objekt erscheint sie als ein entscheidendes Element des Hafenmuseums und wirft ein Licht auf seine mögliche Ausrichtung als Logistisches Museum. Das bis hierher Beschriebene ist dabei explizit als Momentaufnahme zu verstehen und ist nur bedingt aussagekräftig hinsichtlich der Frage, welche Entwicklungen das Hafenmuseum in den nächsten Jahren durchlaufen wird. So ist etwa die beschriebene räumliche Situation ein Provisorium. In dem noch zu planenden und zu bauenden Neubau des Museums auf dem Kleinen Grasbrook werden vermutlich andere Perspektiven auf das Thema Salpeterhandel eingenommen, werden andere Themen prominent in dem Museum platziert – Direktor Staubermann nennt hier etwa die Themenkomplexe »Umwelt« und »Innovation«, zwar in einer dekolonialen und globalen Perspektive, aber nicht unbedingt in Anbindung an die in dem Thema Salpeter bereits angelegten Problemlagen (Klaus-Bernhardt Staubermann, Interview am 10.02.2025). An einen Anleger vor diesem Neubau soll laut aktueller Planungen auch die *Peking* verlegt werden. Es ist noch unklar, was genau an Bord des Schiffes geschehen soll, ob die Führungen in ihrer jetzigen Form das zentrale Vermittlungsinstrument bleiben, wer diese durchführt, welche Ausstellungen es an Bord geben und welche Rolle das Thema Salpeter und die relationale Dimension des Schiffes dabei spielen wird.

In jedem Fall wird das räumliche Gefüge des Hafenmuseums verschoben, wird eine andere Logistik des musealen Raumes etabliert, die sich nicht mehr nur zwischen *Peking*, Schuppen und Kubus bewegt, sondern die auch den Neubau und die durch diesen implizierten Veränderungen umfasst. Auch hat die Ausstellung im Kubus, wie sie hier beschrieben und zum Teil des Argumentes gemacht wurde, nur bedingt Aussagekraft hinsichtlich zukünftiger Präsentationen. Zwar ist sie als initiale Präsentation der »Methodik« (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025) des Hafenmuseums durchaus paradigmatisch. Dennoch ist sie nicht die Ausstellung, die ihre Macher*innen sich idealerweise vorgestellt haben, sondern ein Kompromiss, das Ergebnis kontingenter Abstimmungsprozesse und Konflikte. Es bleibt offen, ob in Zukunft andere Formen der Präsentation und des Umgangs mit dem historischen Gegenstand möglich sein oder ob weiterhin eher vorsichtige, pragmatische Zugänge dominieren werden. Trotz all dieser Unwägbarkeiten und Einschränkungen wird

deutlich, was die *Peking* und der historische Gegenstand des Salpeterhandels in musealer Hinsicht leisten können, welches Potenzial für eine logistische Museumspraxis in ihnen angelegt ist, sofern man sie als Infrastrukturen einer kritischen Auseinandersetzung mit den Operationsweisen des globalisierten Kapitalismus betrachtet.