

8. Fazit

Am Anfang dieser Arbeit standen zwei Vignetten. Ich habe Szenen an zwei weit voneinander entfernten Orten beschrieben, in einem Stadtentwicklungsgebiet am Rande des Hamburger Hafens und in der Atacama-Wüste im Norden Chiles. Verbunden sind beide durch das Museumsschiff *Peking*, durch die logistischen Ströme des Salpeterhandels und dessen Nachwehen. Diese Ströme haben mich im Verlauf meiner Forschung von einem Punkt zum anderen geleitet und mich ausgehend von der Beschäftigung mit einem Hamburger Museumsprojekt weit über dieses hinausgeführt. Zwischen den beiden Punkten liegt ein Raum, der sich auf verschiedene Weisen vermessen und beziffern lässt: Rund 12.000 Kilometer Luftlinie, sechs Zeitzonen, 80 Längen- und 74 Breitengrade, 19 Flugstunden, dutzende Tage auf See. Gleichzeitig entfaltet sich zwischen ihnen ein Raum, der nicht durch derartige Quantifizierungen zu greifen ist, ein relationaler, fluider, dynamischer, zugleich historischer und gegenwärtiger Raum. Dieser ist bevölkert von Subjekten, Stimmen, Geschichten, Bildern und Materialitäten, von sich kontinuierlich verzweigenden und anreichernden Verbindungen, Assoziationen und Imaginationen. Es handelt sich um einen ebenso diskursiven wie materiellen Raum, in dem diese Arbeit situiert ist und in dem die untersuchten Museen operieren. Das gilt nicht nur für das Hafenmuseum, das unmittelbar mit den Verflechtungen der Salpeterlogistik befasst ist. Es gilt ebenso für das Museum aan de Stroom, das zwar mit anderen Gegenständen operiert, sich dabei aber in einem ähnlich strukturierten narrativen und materiellen Raum bewegt: dem Raum der globalen Zirkulation der Dinge mit all den in ihm angelegten Verbindungen, Narrativen und Komplikationen.

In diesem verdichteten Netzwerk der Beziehungen entfaltet der Begriff der Logistik sein Potenzial als epistemisches Instrument (Bojadžijev, 2021), welches ich in Kapitel 3 auf theoretischer Ebene eingeführt habe. In einer politökonomischen Perspektivierung schärft er den Blick auf die Logiken und materiellen Abläufe der Zirkulation von Waren und Kapital und setzt einen analytischen Fokus auf die zentrale Rolle, die Transport und Distribution für die Realisierung von Mehrwert in kapitalistischen Wertschöpfungsregimen spielen. Er spezifiziert dies hinsichtlich der raumproduktiven Dimension der Logistik, indem er die konkreten räumlichen

Netzwerke und Infrastrukturen untersucht, in und mit denen diese Regime auf materieller Ebene realisiert werden.

Ergänzt durch historische Betrachtungen der Geschichte des Begriffes, vor allem aber der zentralen Rolle von Distributionstechnologien in den Wertschöpfungszyklen des Kapitalismus spätestens seit dem 18. Jahrhundert, wird Logistik so als historisch gewachsener und für die Gegenwart konstitutiver Gegenstand greifbar. Der Begriff der Logistik beschreibt folglich ein Bündel von Praktiken und materiellen wie immateriellen Infrastrukturen, die für das Funktionieren des globalisierten Kapitalismus ebenso wie für dessen kritische Analyse eine unabdingbare Position besetzen und die im Kern den Gegenstand der hier untersuchten Museen bilden.

Gleichzeitig, so wurde in dieser Arbeit deutlich, reicht Logistik aber über diese konkreten Phänomene und historischen Positivitäten hinaus. Der Begriff verweist auf eine Logik der Konnektivität und Zirkulation, die in engem reziproken Zusammenhang mit historischen und gegenwärtigen Prozessen der logistischen Bewegung von Waren, Körpern und Kapital steht, aber in ihren Wirkweisen nicht auf diese begrenzt ist. Es handelt sich um eine operationale Logik, ein Paradigma der radikalen Relationalität, das an zentraler Stelle mit der Herstellung und Modulation von Assoziationen *zwischen* Entitäten befasst ist: zwischen den verschiedenen Punkten einer Lieferkette ebenso wie zwischen den Objekten, Subjekten und Architekturen innerhalb musealer Anordnungen und anderer räumlicher Kontexte.

Dies eröffnet auch einen fokussierten Blick auf spezifisch logistische Subjektivierungsweisen und damit eine Form des Zugriffs auf Körper, Affekt und Wahrnehmung, die Individuen in verschiedenste Prozesse und Dispositive integriert – in die Arbeitsrealitäten des logistischen Kapitalismus, aber auch in den Raum des Museums selbst, in die Objektanordnungen und Architekturen sowie in die darin materialisierten Narrative. Nicht zuletzt impliziert eine solche Perspektive, die Logistik vor allem als operative Logik versteht, auch eine Verkomplizierung ihrer historischen Genealogie. Diese zeichnet eine direkte Linie zu den Zusammenhängen der Verschiffung und Versklavung in der frühen Neuzeit. So werden Analogien erkennbar zwischen den Prozessen der Aufteilung, Einhegung und Klassifizierung, auf denen logistische Operationen an zentraler Stelle beruhen und den in ihnen fortgeschriebenen historischen Logiken der Rassifizierung. Diese, so zeigt sich, hallen in den globalen Lieferketten der spätkapitalistischen Gegenwart ebenso wider wie in den Ausstellungsräumen und Depots der Museen.

In Engführung zu diesen theoretischen Überlegungen habe ich in den vergangenen Kapiteln eine analytische Bewegung vom Abstrakten ins Konkrete vollzogen, um potenzielle und tatsächliche Resonanzen zwischen einem so verstandenen Logistikbegriff und Phänomenen in musealen Kontexten herauszuarbeiten. Diese Bewegung nahm ihren Anfang bei den narrativen Grundpfeilern des Deutschen Hafenmuseums, folgte den Architekturen, Objektdisplays und medialen Installationen

des Museum aan de Stroom hin zu den vielgestaltigen Vermittlungs- und Darstellungspraktiken um das Museumsschiff *Peking* herum und endete schließlich in der Betrachtung des materiellen und diskursiven Nachlebens des Salpeterabbaus in der chilenischen Atacama-Wüste. In dieser Bewegung zeigten sich stetig neue Resonanzen und Überschneidungen zwischen Phänomenen und Operationsweisen des Logistischen und den Anordnungen, Materialitäten, Ästhetiken und Diskursen der hier im Mittelpunkt stehenden Museen.

Wie ist nun, am Ende der Arbeit, der Begriff des Logistischen Museums zu greifen? Als Leitbegriff gründierte er die in den vergangenen Kapiteln angestellten Ausführungen, die sich zwischen empirischen Untersuchungen im Deutschen Hafenmuseum und im Museum aan de Stroom, der theoretischen Abstraktion der dort angestellten Beobachtungen und der schlaglichtartigen Betrachtung von Szenen und Konstellationen in der Atacama-Wüste, aber auch anderen musealen und ästhetischen Kontexten bewegten.

Dabei wurden dem Begriff kontinuierlich neue Facetten hinzugefügt, er gewann an Kontur und Konkretion, an Komplexität und teils Widersprüchlichkeit. Abschließend möchte ich daher eine Reihe von Perspektivierungen vorschlagen, die die bisher entwickelten Beobachtungen und Überlegungen zusammenführen und so den Begriff des Logistischen Museums verdichten, spezifizieren und, so meine Hoffnung, für zukünftige Auseinandersetzungen nutzbar machen. Dabei sollen die Ergebnisse und Argumente aus den vorherigen Kapiteln synthetisiert und zu einem Katalog von Eigenschaften verdichtet werden, die für das Konzept des Logistischen Museums konstitutiv sind. Diese Eigenschaften sind bei weitem nicht immer in den beschriebenen Museen konkret und in dieser Ausprägung vorhanden. Es handelt sich vielmehr um Strategien, um idealtypische Leitsätze, die im Beschriebenen als Potenziale erkennbar sind, in vielen Fällen aber noch auf ihre Entfaltung warten. Das Logistische Museum ist somit weniger ein konkreter Gegenstand als vielmehr eine Programmatik, ein aus dem empirisch Vorhandenen und dem theoretisch Abstrahierten entwickeltes virtuelles Projekt.

Das Logistische Museum arbeitet relational und operational

Eine zentrale Position besetzt der Begriff der Relationalität. Das Logistische Museum ist nicht an Objekten im Sinne statischer, in sich geschlossener Entitäten interessiert, es begnügt sich nicht mit der Betrachtung ihrer Materialität und Ästhetik. Sein Projekt ist vielmehr eines, das Dinge in ihrer Beziehung zu anderen Dingen, aber auch zu Subjekten, zu Räumen und Diskursen fasst und das ihre Kapazität, solche Beziehungen herzustellen, in den Vordergrund rückt. Auf der Ebene der Musealisierung von Logistik (Kap. 1.3) zeigt sich sowohl im Hafenmuseum als auch im MAS ein starkes Begehren danach zu vermitteln, wie in den Strömen der maritimen

Logistik multidimensionale Netzwerke von Orten und Menschen entstehen, und die Effekte dieser Netzwerke auf verschiedenen Ebenen nachzuvollziehen. So geht es dem Deutschen Hafenmuseum nicht um eine Geschichtsschreibung des Hamburger Hafens, sondern um die Aufschlüsselung eines Geflechts von Strömen und Linien – mit Deleuze und Guattari ließe sich von »Intensitäten« (1992, S. 13) sprechen –, die sich im Hafen kreuzen und diesen mit hunderten anderer Orte in Beziehung setzen (Kap. 4.1). Bei diesen kann es sich um materielle Bewegungen von Waren oder Körpern handeln, aber auch um immaterielle Ströme von Informationen, Praktiken oder Technologien.

Im Kern des Museumsprojektes steht somit das Vorhaben zu zeigen, wie der Hafen nur in seiner systemischen Funktion als Punkt innerhalb dieser Ströme und der darin vermittelten Beziehung zu anderen Punkten überhaupt existieren kann, wie aus seiner Position in diesem Netz der Ströme seine Bedeutung erst entsteht. Das gleiche gilt für den Umgang des Museums mit dem Museumsschiff *Peking* (Kap. 6.2). In diesem liegt ein großes Potenzial für die relationale Perspektive des Logistischen Museums, sofern seine konstitutive Funktion in den historischen Wertschöpfungszyklen des Salpeterhandels und die daraus für die kritische Betrachtung der Gegenwart erwachsenden Perspektivierungen ernst genommen werden. Es wird dann nicht als Schiff per se (Day & Lunn, 2003, S. 293) verstanden, sondern als ein relationales Objekt, als eine mobile, fluide Entität, die sich zwischen verschiedenen Punkten des Netzes bewegt und die so die Ströme dazwischen realisiert, die Relationen herstellt.

Ähnliches lässt sich für das Antwerpener Museum aan de Stroom festhalten. Sein Projekt besteht darin, Besucher*innen die internationale und multikulturelle Prägung der Stadt vor Augen zu führen. Was in Teilen des Museums in Richtung eines diffusen Kosmopolitismus abzugleiten droht, wird in der Ausstellung »Freight – About the Port, People and Cargo« an den konkreten Ort des Hafens und seine systemische Funktion als Schaltstelle zwischen »Antwerpen in der Welt und [der] Welt in Antwerpen« (MAS, 2021a) zurückgebunden und so zu einer materiellen, politischen, ökonomischen und damit in letzter Konsequenz logistischen Frage gemacht. Dies ist entscheidend für die spezifische Form der Relationalität, um die es hier geht. Diese grenzt sich ab von einer im Abstrakten aufgehenden Vorstellung von post-materieller Vernetzung und fokussiert stattdessen eine in enger Anbindung an materielle Ströme gedachte Form der Interdependenz und gegenseitigen Konstituierung (Kap. 4.2). In diesem Sinne werden etwa die im MAS gezeigten Kolonialwaren in einen relationalen Kontext eingebettet, indem sie neben mehreren für ihre Existenz entscheidenden materiellen Entitäten präsentiert werden, konkret: neben einer Peitsche und einer Reihe von Schiffsmodellen (Kap. 5.2). Was hier aufscheint, ist eine Form der Präsentation, die die fetischhafte Oberfläche der Waren dekonstruiert. Sie führt vor Augen, dass Kautschuk, Elfenbein und Palmöl nicht einfach für und aus sich selbst existieren. Stattdessen werden die in ihrem Zwischenraum la-

tent erkennbaren Relationen offengelegt: die gewaltvollen Produktionsverhältnisse, aus denen die Waren als solche erst hervorgehen, oder die logistischen Infrastrukturen, mit denen sie von den kongolesischen Plantagen und Häfen nach Antwerpen und auf die europäischen Märkte gelangen, die also an entscheidender Stelle die Beziehung zwischen Kolonie und Metropole produzieren.

Das Projekt einer Musealisierung von Logistik bedeutet, so viel lässt sich hier festhalten, in seinem Kern eine Musealisierung von Relationalitäten. Dies erfordert eine Praxis des musealen Erzählens, die die ökonomischen und räumlichen Bezüge von Handelswegen und Lieferketten in den Vordergrund stellt, die also ein Denken und Arbeiten in Beziehungen zu ihrer Programmatik macht. An dieser Stelle wird deutlich, wie weit das Logistische Museum über eine Beschäftigung mit Artefakten und mit Fragen des Transports und Warenumschlags im engsten Sinne, d.h. mit Schiffen, Kranen oder Verladewerkzeug hinausreicht. Es geht ihm vielmehr um die Effekte dieser Infrastrukturen und der durch sie realisierten Praktiken, um das, was *durch* Logistik in Bewegung und Beziehung gesetzt wird. Es geht um Zirkulationen und Assoziationen zwischen Hamburg und der Atacama-Wüste, zwischen Antwerpen und dem Kongobecken, um die Resonanzen und Beziehungen, die sich auf unterschiedlichsten Ebenen in diesem Zwischenraum auf tun und um die Medien und Werkzeuge, die diese ermöglichen.

Gleichzeitig stellt das Logistische Museum diese Relationen nicht nur *dar*, sondern auch *her*. Dass Museen an sich als ein relationale Gefüge verstanden werden können, ist keine an sich neue Erkenntnis – siehe dazu die Ausführungen zur Logistik des Musealen in Kap. 1.3. Durch eine entsprechende methodische Brille lässt sich in jedem Museum beobachten, wie in der Anordnung von Objekten im Raum Beziehungen strukturiert und produziert und welche Assoziationen in andere Zeiten und Räume dadurch aufgerufen werden (Kap. 5.1). Angesichts der in den hier untersuchten Museen behandelten Themen, sprich: der Auseinandersetzung mit Logistik als *Gegenstand* des musealen Arbeitens, erhält das aber eine neue Dringlichkeit. Eine relationale Perspektive und ein daran orientiertes Arbeiten bilden im Logistischen Museum eine, wenn nicht *die* entscheidende Strategie. Die Musealisierung von Logistik setzt unweigerlich eine spezifische Logistik des Musealen voraus. Wenn gezeigt werden soll, wie etwa die Lieferkette des Salpeterhandels Assoziationen zwischen Hamburg und Chile herstellt, ist es entscheidend, dass auch das Museum strategisch entlang dieser Verbindungen denkt und arbeitet (Kap. 6.2; 7). Es schafft Beziehungen zwischen Akteur*innen, Diskursen und Orten, die auf unterschiedliche Weise durch die Logistik des Salpeters verbunden sind und die gemeinsam eine kritische Perspektive auf diese entwickeln. Dabei orientiert es sein Handeln und Arbeiten an den Verbindungen und Fluchtlinien, die in seinem Gegenstand angelegt sind, den logistischen Lieferketten des Salpeters also, und sucht nach Narrativen und Strategien, die sich aus diesen ergeben und die in sie intervenieren.

Dieser Akt des Herstellens von Relationen rückt einen anderen Begriff in den Vordergrund, der insbesondere die prozessuale Dimension des Logistischen Museums zu greifen hilft: den der Operationen bzw. der Operationalität. Dieser impliziert einen Fokus auf spezifische Handlungen und Prozesse, in denen Relationalität ermöglicht und im Konkreten realisiert wird. Auf Ebene der Musealisierung von Logistik bedeutet dies einen Fokus auf bestimm- und beschreibbare Prozesse kapitalistischer Wertschöpfung, die sich in konkreten Handlungen, Konvertierungen und Intervallen vollziehen und damit das zu greifen helfen, was Mezzadra und Neilson »capital hitting the ground« nennen (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 166). Konkretisiert am Beispiel des Salpeterhandels und seiner durch das Museumsschiff *Peking* getragenen Thematisierung im Hafenmuseum bedeutet das: Die *Peking* vollzieht eine materielle Operation, nämlich den Transport von Waren zwischen Europa und Chile (Kap. 6.1). Was dabei geschieht, ist nicht allein die räumliche Verlagerung von Materie von einem Ort an einen anderen. Vielmehr wird im Intervall zwischen dem Ort des Abbaus und dem des Absatzes ein Mehrwert generiert, wird das weiße Granulat im Leinensack zur nachgefragten Ware, wird die Relationalität der Wertschöpfungskette materiell realisiert.

Dabei ist es ungenügend, den Akt des Verschiffens isoliert zu betrachten. Vielmehr eröffnet sich über ihn ein Zugang zu einem immer weiter ausfasernden Geflecht weiterer Operationen. Jede einzelne davon muss in ihrer Relation zu anderen Operationen betrachtet werden: Der Salpeterumschlag im Hamburger Hafen ergibt keinen Sinn, ohne seine Verbindung zu den Bergwerken im chilenischen Hinterland zu berücksichtigen. Diese wiederum sind nicht losgelöst von den Kursspekulationen und Wertpapiergeschäften an europäischen Börsen zu verstehen, an denen Salpeter und die zu seiner Gewinnung notwendigen Infrastrukturen zum Spekulationsobjekt werden. Dies wiederum eröffnet Verbindungen zu den Infrastrukturen und organisatorischen Abläufen in den Salpeterwerken, durch die sich die Sphäre der Verwertung bis in den Alltag und die Körper der Arbeiter*innen ausweitet. In der Verfolgung dieses Geflechts eröffnet sich ein an konkreten Phänomenen orientierter Zugang zu dem, was Mezzadra und Neilson als »skeleton of a world« (ebd., S. 69) bezeichnen, zu der Verkettung und Verflechtung einer Vielzahl von Operationen, die Dinge und Menschen in Relation zueinander treten lassen. Was in der abstrakten Betrachtung als unüberschaubare Totalität erscheint, wird greifbar, wenn die einzelnen Operationen fokussiert werden: die Akte der Finanzialisierung und Extraktion, vor allem aber der Logistik, die an zentraler Stelle mit der Steuerung von Strömen und Beziehungen zwischen den Dingen befasst ist.

Dies als Leitplanke einer musealen Praxis des Erzählens, Ausstellens und Vermittels zu verstehen, ist entscheidend für das Projekt des Logistischen Museums. Sein Anliegen ist es, eine »logistical imagination« (Hockenberry et al., 2021, S. 5) zu entwickeln, eine Operationalisierung von narrativen Zugängen und Analysen, die eng an die konkreten Manifestationen der Lieferkette, an ihre relationalen Opera-

tionen angebunden ist, die in ihnen selbst verortet ist. Dies eröffnet Möglichkeiten für Formen der Vermittlung und Repräsentation, die von materiellen Objekten ausgehen, diese aber in ihren logistischen Zusammenhang einbetten. Sie befragen sie hinsichtlich ihrer operationalen Kapazität und führen vor Augen, welche Relationen durch sie realisiert werden, wie die in ihnen prozessierten Operationen (und seien sie auch noch so kleinteilig) zur Konstituierung der globalisierten Welt beitragen.

Das Logistische Museum repräsentiert und organisiert Raum

Bei der Suche nach dieser relationalen und operativen Kapazität des Logistischen Museums ist die räumliche Dimension der betrachteten Phänomene von herausragender Bedeutung. So kann Logistik an zentraler Stelle als eine Technologie der Raumproduktion verstanden werden (Kap. 3.2). In ihrer kapitalistischen Ausprägung verknüpft sie Orte und Akteure zu strategischen Netzwerken, zu räumlichen Gefügen, innerhalb derer sich ein stetig optimierter Prozess der Zirkulation von Waren, Kapital und Informationen vollzieht.

Übertragen auf das Projekt des Logistischen Museums bedeutet das: Dieses hat zu zeigen, wie durch bestimmte Operationen räumliche Konstellationen produziert werden und wie diese wiederum die Voraussetzung für andere Operationen und die darin vermittelten Relationen herstellen. Mit anderen Worten: Es geht ihm darum, die spezifische Form der logistischen Raumproduktion darstellbar und verstehbar zu machen. Das Logistische Museum befragt Objekte wie Hafeninfrastrukturen, Schiffe, mediale Artefakte, aber auch Waren und Produktionsmittel hinsichtlich ihrer raumproduktiven Dimension: Wie bringen sie durch ihre Bewegung räumliche Relationen hervor? Wie prägen sie die materielle Erscheinung der Welt? Welche Rückkopplungseffekte hat das auf andere Räume und Subjekte?

Das Logistische Museum produziert Repräsentationen des logistischen Raumes und legt dabei die Mechanismen offen, die seiner Produktion zugrunde liegen. Dies ist Teil eines relationalen Blicks auf materielle Artefakte wie Waren oder Schiffe und eine wesentliche Voraussetzung für das Vorhaben, ihre opake Oberfläche zu durchbrechen, ihre fetischisierte Erscheinung zu dekonstruieren. Indem das Logistische Museum nach Formen der Darstellung sucht, die nachvollziehen, wie sich etwas bewegt, zu welchen Orten es in der Bewegung der Zirkulation in Relation gesetzt wird, welche Wege es hinter sich hat, welche Geschichten in ein bestimmtes Ding eingeschrieben sind, wird es möglich, einen Blick auf die in Schiffen, Waren und anderen Artefakten aufgehobenen Zusammenhänge und Beziehungen zu werfen.

Die genuin räumliche Dimension dieses Unterfangens zeigt sich etwa im MAS, wo logistischer Raum in einer zunächst sehr konventionellen Form repräsentiert wird, nämlich in der eines Globus mit darauf eingezeichneten Verbindungslinien und Transportrouten (Kap. 5.2). Der Globus sorgt als didaktisches Objekt dafür, die

relationale Qualität von Waren und Schiffen anschaulich zu machen. Er führt vor Augen, dass diese nicht in Isolation existieren, sondern Verbindung schaffen, Interdependenz herstellen, Zirkulation realisieren bzw. Gegenstand von Zirkulation sind. Dabei zeigt sich jedoch auch die Ambivalenz einer in diesem Sinne global-räumlichen Perspektive, die insbesondere dann zum Problem wird, wenn eine allzu technokratische, reduktionistische Form der Darstellung gewählt wird. So etabliert der Globus unweigerlich eine Form der Abstraktion, die einem Durchdringen der materiellen Dimension dieses zirkulatorischen Raumes gegenläufig ist und die eine ideologische Sicht auf Logistik als postmaterielle, idealisierte Form der Bewegung und reinen Konnektivität reproduziert. Dies ist ein grundsätzliches Problem in der Repräsentation des logistischen Raumes. Allzu oft wird dieser als glatter Transportraum imaginiert, als frei von materiellen Widerständen, politischen Widersprüchen und anderen Hindernissen. Der besprochene Globus im MAS ist lediglich ein besonders plakatives Beispiel für diese Problematik, aus der ein zentraler Anspruch an das Logistische Museum folgt: Es muss die Fetischisierung des logistischen Raumes durchbrechen, muss ihn, wie Waren und Schiffe, in seiner relationalen Verfasstheit ebenso wie seiner Materialität erfahrbar und verstehbar machen. Es muss Formen der Kartierung entwickeln, die nicht nur topologisch und topografisch vorgehen, sondern die an den im logistischen Raum angelegten materiellen Relationen sowie an deren subjektiver, affektiver und sinnlicher Dimension interessiert sind. Mit anderen Worten: Sein Projekt ist gleichzeitig das einer Kritik der in den Räumen der Logistik realisierten Ausbeutungs- und Verwertungsverhältnisse und das einer Kritik der Darstellungsformen, die diese Verhältnisse verbergen.

Doch auch auf einer anderen Ebene zeigt sich, wie zentral die Dimension des Raumes für die Frage des Logistischen Museums ist. Insbesondere in der Betrachtung des MAS wurde deutlich, dass auch der museale Raum ein logistischer Raum ist (Kap. 5.1). So ist die Architektur des Museums in Abschnitte unterteilt, denen jeweils bestimmte relationale Funktionen zugewiesen sind: Im offenen Boulevard des Gebäudes werden Beziehungen zwischen dem Museum und der gegenwärtigen Stadt sowie dem Hafen hergestellt. Die Black Box der Ausstellungsräume stellt demgegenüber Verbindungslinien durch die Zeit her, nimmt Tiefenbohrungen in die Vergangenheit der Stadt und ihrer global-räumlichen Einbindung vor. Noch deutlicher zeigt sich diese enge Verflechtung von Narrativ, Zeitlichkeit und Raum in der Architektur der Ausstellung *Freight* und ihrer Einteilung in narrative Abteile, die sogenannten Docks. Diese operationalisieren den Museumsraum auf eine Weise, die die Körper der Besucher*innen zum Gegenstand der musealen Logistik macht. Sie werden durch den Raum bewegt und dadurch in das Narrativ integriert. Oder andersherum: Das Narrativ wird in der Bewegung in das Subjekt eingeschrieben. Oberflächlich entfaltet sich dabei eine lineare Chronologie. Besucher*innen zirkulieren durch sequenziell angeordnete Abschnitte, die jeweils einen bestimmten histori-

schen Abschnitt zum Gegenstand haben, und bewegen sich so von der Vergangenheit immer weiter in Richtung der Gegenwart.

Was also ist das Logistische an dieser Raumordnung? Die Antwort liegt im Gegenstand selbst begründet, dessen Chronologie hier erzählt wird: Die globale Vernetzung durch Seehandel. Dieser Gegenstand zeichnet sich durch eine immanente räumliche Relationalität aus, die der auf den ersten Blick linearen, fast autoritären Struktur der Architektur entgegenläuft. So wird bei genauerem Hinsehen deutlich: Die Ausstellung stellt in ihrer Raumgestaltung Assoziationen und Bezüge her, wirft Falten im linearen Raum auf. Jedes einzelne Objekt, jede einzelne Installation tritt nicht nur mit anderen Dingen im Museumsraum in Beziehung, sondern verweist auch auf ein komplexes Netz der Relationen, das Raum und Zeit durchkreuzt und dabei weit über den Ausstellungsraum hinausreicht: in den Ostseeraum der Hansezeit, nach Indien im 16. Jahrhundert, in den kolonisierten Kongo um die vorletzte Jahrhundertwende.

Im Hafenmuseum zeigt sich diese räumliche Relationalität in der Betrachtung der *Peking* und ihrer Kontextualisierung auf geführten Rundgängen (Kap. 6.3). Gemäß dem Leitsatz »Den Laderaum befragen« wird hier die historische Materialität eines Raumes angerufen, der gleichzeitig Museumsarchitektur und historisches Exponat ist. Dabei ist es insbesondere die affektive Dimension des Raumes, über die seine narrative, relationale Kapazität aktiviert wird. Die das gesamte Schiff durchmessende Blickachse, der Widerhall der Schritte von den stählernen Schiffswänden, das gedämpfte Licht, die Haptik des Materials – all das macht das Volumen des Raumes und der in ihm transportierten Fracht erfahrbar, stimmt die sich in ihm bewegenden Besucher*innen ein auf die logistische Funktion des Schiffes. Sie nehmen körperlich den Platz der Ladung ein, während der Raum dabei hilft, die Bedingungen zu verstehen, »that make one feel like cargo« (ebd., S. 3). Eine logistische Museumspraxis, hier konkret: eine Praxis der geführten Rundgänge und des Ausstellens, arbeitet bewusst mit diesem Raum und seiner historischer Relationalität. Er wird zum Relais zwischen verschiedenen Kontexten und hilft, die zentrale Position der *Peking* als vermittelnde Instanz zwischen hamburgischem Finanzkapital, Bergwerken in Chile, einer neu entstehenden Klasse von Wanderarbeiter*innen, umfassenden ökonomischen und räumlichen Transformationen in Europa, neu errichteten Infrastrukturen und vielem mehr zu verstehen. Er ist, in diesem Sinne, ein kartografischer Raum.

Das Logistische Museum produziert strategisch und bewusst solche Raumgefüge. Es verschachtelt Räume auf eine Weise, die ihre Relationalität vor Augen führt, die die Bewegung von Besucher*innen operationalisiert und so eine affektive Resonanz erzeugt zwischen ihren Körpern, der musealen Architektur und ihrem Narrativ.

Das Logistische Museum problematisiert Subjektivität

Diese Form der narrativen Operationalisierung von Raum impliziert auch einen spezifischen Blick auf die Frage der Subjektivität, die im Logistischen Museum ebenfalls eine zentrale Stellung besetzt. In den musealen Anordnungen wird nicht nur der Raum der Logistik repräsentiert und eine spezifische Logistik des Raumes implementiert, sondern dabei auf unterschiedlichen Ebenen Subjektivität und deren Konstituierung problematisiert, aktiviert und kontinuierlich neu produziert.

So zeigt sich im MAS das Subjekt zunächst als diejenige Instanz, auf die die gesamte Ausstellung und ihre räumliche, narrative und affektive Logistik ausgerichtet ist (Kap. 5.1). In den musealen Anordnungen wird eine spezifische Form der körperlichen Bewegung evoziert, werden Besucher*innen durch den Raum gelenkt und so zum Subjekt der historisch-linearen Erzählung gemacht. Aus der Warte einer machtkritischen Analyse des Museumsraumes und der durch ihn generierten Bewegungsmuster scheint das Subjekt hier regelrecht zugerichtet zu werden, scheint der narrativen und epistemischen Maschine des Museums ausgeliefert zu sein. Bestimmte Formen der Zirkulation, d.h. der Bewegung durch den Raum, erscheinen dann als prägend für spezifische Formen des musealen Erzählens und damit der Zirkulation von Diskursen und letztlich ihrer Integration in die kognitive und affektive Konstitution der Besucher*innen.

Gleichzeitig kann die Frage des Subjektes hier als die nach dem Subjekt der Erzählung und der musealen Präsentation gestellt werden: Wer erzählt wem Geschichten über wen, was wird wem auf welche Weise und von wem gezeigt? Auf wen ist das Projekt einer relationalen Erzählung ausgerichtet (Kap. 5.3)? Wessen Position wird in einer Kartierung der globalen Interdependenzen zentriert (Kap. 4.3)? Diese Fragen sind insbesondere dann virulent, wenn es um die museale Darstellung kolonialer Zusammenhänge geht, etwa in demjenigen Display des MAS, das sich der belgischen Kolonisierung des Kongos und der Logistik des Kolonialwarenhandels widmet (Kap. 5.3). Die Frage nach dem Subjekt der Erzählung ist dann eine Frage nach dem Subjekt der Kolonisierung, nach dem Subjekt, dessen Entmenslichung ein elementarer Bestandteil des kolonialen Projektes ist. Wo ist sein Ort in den materiellen Displays, den Texten und den Sammlungen und Archiven des Museums?

Diese Frage rückt eine historische Genealogie in den Vordergrund, die zu den entmenslichenden Praktiken der Kolonisierung zurückführt, aber auch zu den eng damit verwobenen Regimen der Wissensproduktion, des Sammelns und Ausstellens, die im Kern der Institution des Museums liegen und die auch heute noch an vielen Stellen in ihr nachhallen. Was ein generelles Problem der Institution ist – die Tendenz zur Objektifizierung und Desubjektivierung insbesondere des kolonialen *Anderen* –, stellt sich im Logistischen Museum mit einer ungleich größeren Dinglichkeit. So ist es hier der Gegenstand selbst, die Logistik der kolonialen und

kapitalistischen Warenströme, die durch eine analoge Tendenz in Richtung der Abschaffung des Subjektes geprägt ist. Sowohl die Logistik des Musealen als auch die kapitalistische Logistik können als Apparate zur Regulierung von Subjektivität verstanden werden, einer Subjektivität, die an ihrer eigenen Abschaffung arbeitet bzw. zumindest daran, eine Ordnung zu etablieren, in der Subjektivität im Sinne von Selbstbestimmung, Autonomie und Handlungsfähigkeit streng reglementiert und nur selektiv zugelassen wird.

Dabei zeichnen sich logistische Institutionen (dazu zählt das Museum ebenso wie die Lieferketten des globalen Kapitalismus) zuvorderst durch ein Begehren danach aus, zu trennen und zu unterscheiden, Positionen zu verteilen und deren Verhältnis zueinander zu regulieren und zu prozessieren. Das umfasst auch eine genuin rassifizierende Dimension. Versteht man *Race* als ein relationales Konzept, als etwas, das in Akten der Unterscheidung und der Trennung kontinuierlich neu produziert werden muss, so ist diese Produktion ein in sich logistischer Prozess. Logistik ist in ihrer historischen Konstituierung eine Technologie, in deren Kern die Enteignung, die sukzessive Aberkennung dessen steht, was die europäische Moderne als menschlich versteht. Das ist es, was Harney und Moten meinen, wenn sie schreiben, Logistik sei die »science of whiteness in/as the science of loss« (2021, S. 15). Die Trennung von Körpern in weiß und nicht-weiß, in Subjekt und Objekt, in Mensch und Nicht-Mensch kann in diesem Sinne als eine genuin logistische Operation verstanden werden. Diese Operation findet ihren historischen Fluchtpunkt in den Zusammenhängen der Versklavung und Verschiffung von Schwarzen Menschen, in denen nicht nur Harney und Moten die Geburtsstunde der modernen Logistik sehen. Die Autonomie des Subjektes wird dort auf ultimative Weise dem Strom der Dinge untergeordnet, wird allenfalls als Hindernis für dessen profitable Realisierung betrachtet und mit aller Macht bekämpft. Jede Form der Menschlichkeit muss sich gegen diese Tendenz behaupten, muss Möglichkeiten finden, sich den desubjektivierenden Mechanismen der Logistik zu entziehen. Indem diese Dynamik sich mit historisch im Museum erprobten Tendenzen der Objektifizierung verschränkt, potenziert sich das Problem und erfordert ein besonderes Maß an Wachsamkeit und des Einfühlens. Ohne die unmittelbare Gewalt der kolonialen Logistik zu relativieren, zeigt sich, dass zumindest ihre operative Logik auch im heutigen Museum nachhallt, insbesondere dann, wenn es sich mit eben diesen historischen Kontexten befasst. Zu diesem Problem muss das logistische Museum sich verhalten, sofern es sich selbst als emanzipatorische, kritische Institution versteht. Es muss das Problem erkennen und benennen, muss seine eigene Implikation innerhalb der Logistiken der (De)Subjektivierung reflektieren und transparent machen.

Doch die Frage der Subjektivität ist komplexer als das. Sie erfordert eine andere Art der Intervention als nur eine selbstreflexive Geste des Anerkennens. So geht es hier um einen emergenten, produktiven Prozess. Das bedeutet: Subjektivierung ist nicht nur ein Machteffekt, sondern verweist auch auf einen fluiden, Möglichkei-

ten eröffnenden Raum, auf eine permanente Abfolge von Öffnungen und Schließungen. Dies gilt für das Subjekt im Museum, das selten die von den Ausstellungsmacher*innen intendierten Effekte, etwa die oben beschriebene Verräumlichung von Diskursen, in genau dieser Form akzeptiert und übernimmt. Vielmehr setzt es diese immer in ein Verhältnis zu eigenen Dispositionen, Impulsen und Lesarten und ist folglich der Maschine des Museums nie gänzlich ausgeliefert. Doch es gilt auch für das Subjekt der kapitalistischen Logistik, dessen Status innerhalb der Ströme von Waren und Kapital zwar ein extrem prekärer, mit der ständigen Gefahr der Auflösung konfrontierter ist, das aber gleichzeitig immer nach Möglichkeiten des Sich-Entziehens sucht und das in der Fluidität der logistischen Ströme und Relationen ein emanzipatorisches Potenzial findet.

Die Frage nach dem Status des Subjektes zwischen absoluter Dominanz und sich eröffnenden Spielräumen der Autonomie muss im Logistischen Museum offensiv gestellt werden. So impliziert die Logistik des Musealen zumindest die Möglichkeit einer *anderen* Form der Subjektivierung, die der hegemonialen Logistik gegenläufig ist, die sich ihr entzieht. Ein zentrales Anliegen des logistischen Museums muss es daher sein, einen Raum der ontologischen Unbestimmtheit zu eröffnen, in dem Subjektivität nicht fixiert wird. Es muss eine Infrastruktur schaffen, die das Potenzial einer emanzipatorischen Relationalität bereithält, einer Form der Subjektivierung jenseits des Zugriffs der institutionalisierten Macht der Logistik, jenseits des Zugriffs der institutionalisierten *Whiteness*. Dies erfordert einen gewissen Willen zur Spekulation, eine Bereitschaft, die Grenzen der etablierten und institutionalisierten Praktiken der Wissensproduktion und -präsentation, die Grenzen des Archivs zu überschreiten. Es erfordert die Bereitschaft, ästhetisch in den Prozess der musealen und logistischen Subjektivierung zu intervenieren.

Einen denkbaren Weg, so habe ich oben argumentiert, könnte das Logistische Museum in solchen Konzepten finden, die die Spekulation und Öffnung hin zu anderen Formen des Erzählens, Erinnerns, Darstellens und damit auch der Subjektivierung offensiv verfolgen (Kap. 5.3). Dies umfasst einerseits einen anderen Umgang mit dem Archiv, mit der musealen Sammlung. Die Überlieferung der Geschichte der Kolonisierung lässt systematisch die Spuren der logistischen Subjekte im kolonialen Archiv verschwinden. Um diesen Akt der Auslöschung nicht im Museum zu reproduzieren, braucht es Verfahren wie Saidya Hartmans (2008, 2019) *critical fabulation* oder Christina Sharpes (2016, 2023) *wake work*, die sensibel sind für das Unsichtbare, das Abwesende und doch Vorhandene des Archivs. Sie versuchen nicht Leerstellen zu füllen, sondern diese in einem explizit spekulativen und flüchtigen Vorgehen als Resonanzräume zu erschließen. Sie zeigen auf, was nicht da ist, und finden sich doch nicht ab mit dieser Abwesenheit. Mit Hilfe solcher ästhetisch-spekulativer Verfahren muss auch im Logistischen Museum nach Möglichkeiten gesucht werden, die Gegenwart auf eine Weise mit der Vergangenheit in Beziehung

treten zu lassen, die diese Abwesenheiten sicht- und spürbar macht und so an ihrer Überwindung arbeitet.

Andererseits muss das Logistische Museum ästhetische und narrative Strategien finden, die ein gemeinsames Arbeiten an diesem Projekt erlauben. Es gilt, die relationale Kapazität der logistischen Ströme zu nutzen und entlang davon ein vielschichtiges Projekt des Erinnerns, der Kritik und der Subjektivierung im Sinne eines gemeinsamen In-der-Welt-Seins zu aktivieren. Es braucht ein Projekt der radikalen Situiertheit, der Einsicht in die unauflösbar relationale, nur in Abhängigkeit von Anderen denkbare Existenz, die sich in den materiellen Strömen der Logistik manifestiert und an diesen erkenn- und vermittelbar wird. Die Möglichkeiten eines solchen Projektes habe ich im letzten Teil der Arbeit skizziert (Kap. 7). Entlang der logistischen Verbindungen des Salpeterhandels bin ich nach Chile gereist und habe zumindest einen Eindruck erhalten von dem Horizont, vor dem eine solche Form der relationalen Subjektivierung, der gemeinsamen Arbeit im Kielwasser (*wake*) der logistischen Warenströme Gestalt annimmt. Es handelt sich um den Horizont einer Zusammenarbeit über die Ozeane hinweg, einer *infrastructure of feeling* (Gilmore, 2023), in der verschiedenste Subjekte, die auf unterschiedlichste Weise mit dem Nachleben des Salpeterhandels in Verbindung stehen, zueinander in Beziehung treten.

In diesem Sinne muss das Logistische Museum Räume eröffnen, in denen Museumsmacher*innen, Kulturarbeiter*innen und Forscher*innen, Künstler*innen und Aktivist*innen an einem polyphonen Projekt der Auseinandersetzung mit den Problematiken, Herausforderungen und Überlieferungen logistischer Relationalität arbeiten. Dieses Projekt ist orientiert an einer »Ästhetik von Vielheiten und Differenzen«, arbeitet an einem »anti-universalistische[n] Unterfangen der differenzierenden Verkomplizierung und Kompliz*innenschaft« (Bempeza et al., 2019, S. 7). Es muss einen Resonanzraum schaffen, in dem nicht Waren als Kapitalträger oder Schiffe als erstarrte Zeugnisse einer als abgeschlossenen wahrgenommenen Vergangenheit zirkulieren, sondern in der lebendige Praktiken, Gedanken und Diskurse ausgetauscht werden und in der an einer kritischen, emanzipatorischen Form der Subjektivität gearbeitet wird.

Das Logistische Museum arbeitet mit der und gegen die Logistik

Eine all diese Überlegungen grundierende Frage ist die nach dem Verhältnis des Logistischen Museums zu seinem Gegenstand, also zur Logistik selbst. Wie sich in dieser Arbeit an vielen Stellen zeigte, sind die untersuchten Museen in einem Feld von Diskursen und Kontexten situiert, die mit ähnlichen Gegenständen – mit Schiffen und maritimen Infrastrukturen sowie mit Fragen des Warentransports

und des Welthandels – beschäftigt sind, dabei aber eine gänzlich andere Geschichte über sie erzählen (Kap. 4.1). So wurde im diskursiven Umfeld der Museen immer wieder eine Sicht auf Logistik als eine rein instrumentelle Business Science erkennbar, als apolitische, lösungsorientierte, technologiegetriebene Praxis der Koordination von Materialströmen im Dienste eines »common good« (Chua et al., 2018, S. 625). Ebenso zeigte sich eine Diskursformation, die an einer Verklärung hafenstädtischer und maritimer Globalität im Sinne eines multikulturellen, positiv verstandenen Kosmopolitismus arbeitet. Dass diese Form der Globalität untrennbar mit ökonomischer Bereicherung und der rassifizierenden Gewalt der Kolonisierung verbunden ist, wird dabei entweder gänzlich ausgeblendet oder aber als Fehlleistung in einem grundsätzlich zu affirmierenden Prozess des reziproken Austauschs betrachtet.

Dies fällt oft zusammen mit einem Diskurs der nautischen Nostalgie, der sich insbesondere anhand der diskursiven Situierung der *Peking* zeigt, aber auch an anderen Stellen beobachtet werden kann, in denen maritime Artefakte und Geschichte verhandelt werden (Kap. 6.2). Eine solche Perspektive ist geprägt durch eine oft ungebrochene Begeisterung für Technologie, die in einem Blick auf Schiffe als »ships *per se*« (Day & Lunn, 2003, S. 293, H.i.O.) resultiert. Sie markiert das Gegenteil einer relationalen Perspektive, wie sie oben als für das Logistische Museum wesentlich formuliert wurde. Stattdessen isoliert sie das Schiff aus seinem gesellschaftlichen, politischen, ökonomischen und historischen Kontext. Sie fokussiert primär auf seine Materialität und Ästhetik sowie auf die Faszination für ein als hart und heroisch imaginiertes Leben an Bord.

Eine kritische Sicht auf die Infrastrukturen und Praktiken der kapitalistischen Logistik ist also mit Positionen und Stimmen konfrontiert, die dem Projekt ihrer Kritik auf unterschiedliche Weise gegenläufig sind. Sie rahmen das diskursive Feld, in dem sich jede Musealisierung von Logistik bewegt. In diesem Sinne sind sie das, gegen das das Logistische Museum anarbeitet. Dieses setzt der technokratischen Entpolitisierung und nostalgischen Verklärung der Zusammenhänge und Infrastrukturen des Welthandels eine Perspektivierung entgegen, die ihre historische und gegenwärtige Relationalität kritisch durchleuchtet und auf die ihnen immanenten Gewalt- und Herrschaftsverhältnisse hin befragt. Insofern ist das Logistische Museum in seinem Kern ein *logistikritisches* Museum. Es dekonstruiert hegemoniale Narrative, die sich um Erzählungen von Welthandel und Globalisierung, aber auch um maritime Artefakte, vor allem Schiffe, herum formieren. Sein Anliegen ist es, Logistik demgegenüber als eine konstitutive Praxis des historischen und gegenwärtigen Kapitalismus zu markieren und die ihr immanenten Hierarchien, Herrschaftsmechanismen und Gewaltverhältnisse transparent zu machen. Dabei geht es keinesfalls darum, anders gelagerte Perspektiven grundsätzlich zu verwerfen oder moralisch zu diskreditieren. Stattdessen arbeitet das Logistische Museum auf strategische Weise *mit* der positiven Affizierung, die sich

etwa im öffentlichen Diskurs um die *Peking* zeigt, und macht diese für eine kritische Verkomplizierung des Narrativs produktiv.

Daraus ergibt sich eine Logistik des Musealen, die sich in einem ambivalenten, schwer greifbaren Verhältnis zu den materiellen Strömen der Logistik bewegt. Wie in Kapitel 7.3 ausgeführt wurde, kann dies zunächst als *counterlogistische*, d.h. als eine gegen die Logistik gerichtete Praxis verstanden werden (Bernes, 2015; Toscano, 2011). Diese setzt einen Prozess der Erkenntnis über die Relationen der Beherrschung und Ausbeutung voraus, die in den Räumen der Logistik realisiert werden, sowie über die eigene Involviertheit darin. Daraus folgt wiederum ein Bewusstsein für die Möglichkeiten der Intervention in eben diese Relationen, eine Aktivierung einer gegen die hegemonialen Operationen, Diskurse und Imaginationen der Logistik gerichteten Praxis. Dabei geht es jedoch nicht um reine Negation, um die Position einer Radikalopposition, die die kapitalistische Logistik und ihre Diskursivierungen von einem ihr äußerlichen Standpunkt aus angreift. Gefragt ist vielmehr, in den Worten der Kuratorin Nina Sylvanus, ein *hijacking* logistischer Artefakte und Diskurse, ihre Umwidmung im Sinne ihrer eigenen Kritik. Dies ermöglicht ein Arbeiten entlang der und quer zu den logistischen Lieferketten, eine Form der Assoziation, die durch diese Verbindungen ermöglicht wird und gleichzeitig in Opposition zu ihnen steht. Es geht um eine emanzipatorische Wendung der Logistik selbst, um ein Unterlaufen und Aneignen ihrer Operationsweisen. Insofern ist eine logistische Museumspraxis nicht allein *counterlogistisch*, sondern auch *paralogistisch* (Peters & geheimagentur, 2019). Sie bewegt sich gleichzeitig neben den und entgegen der materiellen Ströme der Logistik und sucht nach Relationen, die quer dazu verlaufen. Sie sucht nach ästhetischen Praktiken und Strategien, mit deren Hilfe die Dichotomie von Totalopposition und Affirmation verkompliziert wird. Das Logistische Museum ist in diesem Sinne ein paralogistisches Museum. Es steht weder innerhalb noch komplett außerhalb seines Gegenstandes, sondern erprobt eine Form des kritischen Arbeitens mit und an diesem Gegenstand.

Das Logistische Museum arbeitet mit dem und gegen das Museum

Auch zu seinem zweiten Wortteil steht der Begriff des Logistischen Museums in einem ambivalenten Verhältnis. Welche Rolle, so die hier in spekulativer Ergänzung zu den bisherigen Ergebnissen gestellte Frage, kann das Museum in all dem spielen? Kann es dem Vorhaben einer counter- oder paralogistischen Praxis überhaupt dienlich sein oder ist es ihm qua seines historischen Gepäcks und seiner institutionellen Grenzen nicht vielmehr grundsätzlich gegenläufig?

Der Großteil der in dieser Arbeit beschriebenen Praktiken und Phänomene, in denen das Logistische und das Museale zueinander in Resonanz gesetzt wurden, bewegt sich innerhalb eines im konventionellen bzw. modernen Sinne musealen Rah-

mens. Sie sind in Konzeptpapieren und Ausstellungstexten fixiert, sind in Ausstellungen verräumlicht, zeigen sich in kuratierten Objektdisplays und Medieninstallationen. In diesem Sinne wurde vor allem eine Seite des Logistischen Museums offengelegt, die klar im Inneren der Institution situiert ist, die mit deren Möglichkeiten arbeitet und sich innerhalb ihrer Grenzen bewegt. Dennoch ist das, was ich unter dem Begriff des Logistischen Museums beschrieben habe, nicht deckungsgleich mit dem Anliegen der untersuchten Museen oder ihrer Ausstellungen und Vermittlungsformate, weder in Hamburg noch in Antwerpen. Vielmehr habe ich selektiv diejenigen Aspekte aus ihnen herausgegriffen, die für das hier verfolgte Erkenntnisinteresse produktiv sind, in denen sich zeigt, wie museale Praxis und ein an Fragen des Logistischen orientiertes Denken miteinander in produktiven Dialog treten können. In dieser Hinsicht bietet der Begriff des Logistischen Museums eine Brille an, durch die kritische Potenziale erkannt werden können, durch die Erzählungen innerhalb der Erzählung freigelegt werden können. Das Logistische Museum ist ein Museum im Museum. Es verweist auf eine schillernde Polyvalenz der Institution, die nur aus einer bestimmten Perspektive, aus einem bestimmten Winkel, mit einem bestimmten Fokus erkennbar wird.

Dabei darf sich das Logistische Museum nicht von den Grenzen der Institution einhegen lassen. Es muss diese bewusst übertreten, sich teilweise gegen sie richten und an ihrer Auflösung arbeiten. So wurde an vielen Stellen der Arbeit deutlich, wie organisatorische Strukturen, wirkmächtige Ordnungen des Sag- und Zeigbaren und historisch gewachsene Logistikern der Aufteilung das kritische Potenzial des Logistischen Museums eindämmen. Das war etwa dann der Fall, wenn im Hafenmuseum die Einbindung chilenischer Künstler*innen in ein Ausstellungsprojekt an organisatorischen und strukturellen Hindernissen scheitert (Kap. 7.2), wenn im MAS die Chance verfehlt wird, mit der Videoprojektion des Künstlers Koen Broes die Unbestimmtheit logistischer Subjektivierungsweisen offenzulegen (Kap. 5.3) oder wenn in der gleichen Ausstellung die schwache Thematisierung kolonialer Gewaltzusammenhänge mit dem Hinweis auf belgische Befindlichkeiten und Sehgewohnheiten begründet wird (ebd.). Insofern scheint es dringend geboten, dass das Logistische Museum Allianzen außerhalb der Institution schmiedet und Räume sucht, in denen sich sein kritisches und paralogistisches Potenzial in echte Praxis überführen lässt. Eine erste Ahnung von einer solchen Praxis wurde etwa in der Betrachtung des Projektes *Decolonial Gaze* erkennbar (Kap. 7.2.), das durch die Kulturinstitution Kampnagel in Hamburg und Santiago de Chile realisiert wurde und das wichtige Impulse für die Arbeit des Logistischen Museums aufzeigt.

Dennoch wird etwas verspielt, wenn das Museum mitsamt seiner räumlichen und institutionellen Verankerung gänzlich aufgegeben wird. Gefragt ist vielmehr eine hybride Form, die sowohl innerhalb als auch außerhalb der Institution paralogistische Operationsweisen praktiziert. In dieser ambivalenten Position gegenüber der Institution erinnert das Logistische Museum an das, was Nora Sternfeld (2018a)

unter dem Begriff des Para-Museums beschreibt. Sie impliziert mit diesem Konzept eine Bewegung weg vom modernen Museum im Sinne eines umgrenzten Ortes der Präsentation wertvoller Objekte und der Repräsentation fixer Werte hin zu einem Verständnis des Museums als umkämpfter Raum und Schauplatz ergebnisoffener Aushandlungen. Als solches stellt es die Permanenz der Institution in Frage, verwirft diese aber nicht grundsätzlich, ist also kein »Antimuseum« (Sternfeld, 2018b, S. 202). Vielmehr steht es in einem Verhältnis zur Institution, das »eine Sprengkraft des Museums in Hinblick auf sich selbst« aktiviert (Sternfeld, 2018a, S. 62), das also ein innerhalb des Museums angelegtes Potenzial der (Selbst-)Kritik freilegt und nutzt. Die so imaginierte Institution ist »zugleich ganz Teil des Museums und Teil einer anderen Ordnung, die möglicherweise erst im Kommen ist« (ebd.). In diesem Sinne ist auch das Logistische Museum nicht nur ein paralogistisches Museum, sondern auch ein logistisches Para-Museum, eines, das von den Möglichkeiten der Institution Gebrauch macht, aber nicht in diesen aufgeht. Es reicht über sie hinaus, stellt Fragen und generiert Antworten, die nicht im Sinne der Institution selbst sind. Es ist, wie die Geografin Friederike Landau (2020) im Anschluss an Sternfeld schreibt, eine Para-Infrastruktur. Als solche verbindet und trennt es kontinuierlich Akteur*innen, Narrative und Objekte und eröffnet so die Möglichkeit einer neuen Form der Institutionalisierung, »or no institution at all« (ebd., S. 176). Das Logistische Museum ist eine mobile Infrastruktur der Kritik, eine kritische Para-Infrastruktur. Als solche kann es innerhalb der Institution des Museums arbeiten, ist jedoch nicht auf sie beschränkt und geht schon gar nicht in ihr auf. Es schafft Bedingungen für ein progressives, emanzipatorisches Arbeiten an, gegen und mit den globalen Verflechtungen der Gegenwart. Es hat nicht zwangsläufig einen fixen Ort, sondern verweist eher auf eine fluide Arbeitsweise, auf ein Mäandern zwischen Orten, Dingen, Diskursen und Subjektivierungsweisen, ähnlich wie das stetig modulierte Gefüge der logistischen Lieferkette.

~

Was also *ist* das Logistische Museum? Bezeichnet der Begriff ein museales Genre, ähnlich wie Kunstmuseen, wie historische, ethnografische, maritime oder Technikmuseen? Wie verhält er sich zu anderen, an kuratorischen Turns orientierten Konzepten, etwa dem aktivistischen Museum (Janes & Sandell, 2019), dem »mindful museum« (Janes, 2010), dem partizipativen Museum (Gesser et al., 2012) etc. pp.? Ähnlich wie Sternfelds Para-Museum bezeichnet das Logistische Museum weder ein Genre, noch ruft es einen neuen Turn aus. Es ist kein fixer Gegenstand, sondern benennt vielmehr ein Problem sowie eine Form der Arbeit an diesem Problem. Es stellt die Frage der globalen Vernetztheit und ihrer Verflechtung mit gegenwärtigen und historischen Geografien der kolonialen und kapitalistischen Ausbeutung sowie insbesondere der Rolle von Technologien und Infrastrukturen innerhalb die-

ser. Es fragt, wie diese Zusammenhänge zum Gegenstand musealer Arbeit gemacht und, wichtiger noch, wie daraus weiterführende Fragestellungen, Handlungsräume und Aktivierungspotenziale entwickelt werden können. Die Arbeit an dieser Frage beschränkt sich keinesfalls auf solche Museen, die mit logistischen Artefakten und Themen im engsten Sinne befasst sind – in der Regel sind das maritime Museen, Hafenmuseen und Transportmuseen. In diesen zeigt sich das Beschriebene lediglich am offensichtlichsten, weshalb sie im Mittelpunkt dieser Arbeit standen. Dabei bieten auch andere Museen fruchtbare Anschlüsse an Fragen des Logistischen, an Fragen der Relationalität, Fragen der Operationalität, Fragen des Raumes und der Zirkulation von Dingen, Diskursen, Körpern und Subjekten. Das Konzept des Logistischen Museums schlägt in diesem Sinne eine Methodologie vor, um über diese Fragen nachzudenken. Es formuliert ein Denken und Arbeiten entlang konkreter Operationen, die der An- und Erfassbarkeit dieser Fragen dienlich sind. Es schafft die Grundlage für einen strategischen Zugriff auf die darin angelegten Dimensionen des Raumes und der Subjektivität, für einen Ansatz, der die Frage nach deren Produktionsverhältnissen fokussiert und der gleichzeitig nach Möglichkeiten sucht, diese anders zu denken und zu realisieren.

Zu Beginn dieser Arbeit wurden die beiden Ebenen der Musealisierung von Logistik und der Logistik des Musealen als Arbeitsbegriffe eingeführt, als Kontaktflächen, in denen Diskurse der Museumswissenschaften mit solchen der Logistiktheorie in Resonanz treten. Als solche wurden sie an vielen Stellen der Arbeit explizit aufgerufen und trugen dazu bei, die Argumente und Beobachtungen begrifflich zu schärfen. Wie sich dabei durchweg zeigte, sind sie nicht trennscharf, sondern unbedingt als ko-konstitutiv zu denken. Die eine Ebene bedingt immer und unausweichlich die andere: Jede Musealisierung von Logistik beruht auf einer spezifischen Logistik des Musealen, jede Logistik des Musealen evoziert zwangsläufig eine bestimmte Musealisierung von Logistik. Das Logistische Museum ist in diesem Spannungsfeld verortet. Es ist das Ergebnis dieses reziproken, resonanten Verhältnisses zwischen Form und den darin angelegten Möglichkeiten der Aktivierung, zwischen Infrastruktur und logistischer Operationalisierung. Es ist kein statisches Konzept, hat keinen fixen Ort. Vielmehr bezeichnet es ein Mäandern in der Unterströmung der musealen und kapitalistischen Logistik. Es ist eine Praxis des Denkens und Fühlens, ein immer in Bewegung befindlicher Versuch, Ästhetik und Diskurs, Materialität und Fluidität, Kritik und Spekulation in einem immer neu modulierten Spannungsfeld zueinander in Resonanz zu setzen.