

## 7. Spurensuche im logistischen Zwischenraum: Der Hamburger Hafen und die Atacama-Wüste

---

Die Perspektive des Logistischen Museums ist eine relationale Perspektive. Wenn es sich mit Orten, Subjekten, Infrastrukturen oder Waren befasst, dann begreift es diese grundsätzlich in gegenseitiger Abhängigkeit. Sie existieren nicht an und für sich selbst, sind nicht, in den Worten der Anthropologin Anna Tsing, »self-contained« (2015, S. 28ff). Vielmehr muss ihre Existenz als ein »being in relation« (Massumi, 2002, S. 232) mit unzähligen anderen Orten und Entitäten gedacht werden. Diese Relationalität ist in den hier behandelten Themen und logistischen Artefakten angelegt, wird in den historischen Kontexten des Salpeterhandels oder des kolonialen Warenverkehrs zwischen dem Kongo und Belgien operationalisiert, steht im Kern ihrer Verwertungslogik. Gleichsam muss eine Museumspraxis, die an dieser Frage der Relationalität interessiert ist, ihrerseits relational arbeiten, muss Orte, Subjekte und Stimmen in Resonanz zueinander setzen, muss Verbindungen und Assoziationen zwischen ihnen aktivieren und operabel machen. Um diesen Maßgaben Gewicht zu verschaffen, ist es zentral, die behandelten Themen nicht zentralisiert von einem Ort aus zu betrachten, sondern sie in ihrer globalen Komplexität ernst zu nehmen.

Dies wissen auch die Akteur\*innen innerhalb der Museen, die ich im Zuge meiner Forschung befragt habe. Expliziert wird das etwa in den in Kapitel 4 beschriebenen Äußerungen, das Hafenmuseum solle »anhand des Knotenpunktes Hafen die Netze [der Globalisierung] [...] entschlüsseln« (Ursula Richenberger, Interview am 15.02.2020). Ein anderes Beispiel ist die in Kapitel 5.1 zitierte Formulierung aus dem Ausstellungstext im MAS: »Seagoing ships brought wealth to Antwerp. What traces did this leave behind elsewhere?« Dieses »elsewhere« soll nun als entscheidende Komponente des Logistischen Museums konturiert werden. Es geht darum, den in den Museen zum Gegenstand gemachten Lieferketten konsequent nachzugehen, im von Hockenberry et al. (2021, siehe Kap. 4.2) beschriebenen Sinne die Position von Fracht innerhalb der logistischen Zyklen einzunehmen, die durch die Bewegung von Waren verbundenen Orte in ihrer Relationalität ernst zu nehmen und in der musealen Praxis miteinander in Beziehung treten zu lassen.

Das folgende Kapitel verfolgt dabei deutlicher noch als die vorherigen einen explizit spekulativen und essayistischen Ansatz, der stärker als auf die Beschreibung des Vorhandenen auf die Möglichkeiten des Weiterdenkens abzielt. Ich werde den »Spuren des Salpeterhandels«, die im Titel der im vorherigen Kapitel beschriebenen Ausstellung aufgerufen werden, in den Norden Chiles folgen, mich ihrer materiellen Form annähern und Praktiken des Erinnerns sowie Bezüge zu gegenwärtigen Problemlagen in den Blick nehmen. Um die Frage des Erinnerns ging es bereits in Kapitel 5.3 implizit: Welche Geschichte(n) finden Einzug in die Archive und musealen Sammlungen, wer oder was strukturiert diesen Prozess und die sich aus den Archiven speisenden Narrativen? Was ist die Position des Subjektes, das in den Logistiken des Musealen und des Archivs verloren zu gehen droht, und wie kann dieses in der sinnlichen Erfahrung des Museums reaktiviert, gerettet werden? Ähnlich gelagerten Fragen werde ich nun anhand der materiellen und immateriellen Spuren der Salpeterära in der Atacama-Wüste nachgehen. Erinnern erscheint dabei, in den Worten der Kulturwissenschaftlerin Aleida Assmann, als »ein unkontrollierbarer Prozess, von dem das Subjekt selbst affiziert ist« (2001, S. 15). Es ist aber auch, so viel soll hier vorweggenommen werden, ein logistischer Prozess, einer der Relationen herstellt und auf spezifischen Infrastrukturen des Tradierens und Affizierens beruht. In den Worten Ruth Wilson Gilmore (2023, S. 489) geht es um die dabei wirksame »infrastructure of feeling«, um ebenso materielle wie fluide Bedingungen, die die Akkumulation von Vergangenem ermöglichen, vor allem aber die Bedingungen dafür schaffen, dass dieses Vergangene im Gegenwärtigen politische und subjektivierende Effekte entfalten kann. In der zweiten Hälfte des Kapitels werde ich daher den Blick zurück auf das Deutsche Hafenmuseum richten und Überlegungen dazu anstellen, wie die in Hamburg situierten musealen Praktiken der Vermittlung und des Ausstellens durch solche logistisch-infrastrukturellen Perspektiven verkompliziert werden können und müssen. Es geht um die Frage, inwieweit auch das Hafenmuseum Teil einer solchen *infrastructure of feeling* sein kann, die eine multiperspektivische und relationale Praxis der Auseinandersetzung mit der Salpeterära und ihrem Nachleben aktiviert.

## 7.1 Vignetten aus der Wüste

Den Ausgangspunkt dieser Überlegungen bilden explorative Beobachtungen und Gespräche, die ich während einer Forschungsreise in die Atacama-Wüste durchgeführt und dokumentiert habe und die hier zu ethnografischen Vignetten verdichtet werden. Diese Ausführungen verfolgen dabei weder den Anspruch, das historische Erbe der Salpeterära oder ihre Kontinuitäten erschöpfend zu beschreiben, noch maße ich mir an zu durchdringen, welche Rolle diese Zusammenhänge in der kollektiven Erinnerung und verschiedenen Identitätskonstruktionen im Norden Chiles spielen. Sie sind vielmehr explizit lückenhaft und subjektiv und vollziehen so performativ meinen eigenen Prozess des Lernens und Verstehens nach, den ich während meiner Reise in die Atacama-Wüste durchlaufen habe. Ich folge der einstigen Salpeterroute von Hamburg nach Chile, besuche Orte, die auf unterschiedlichste Weise mit den Operationen des Salpeterhandels verbunden sind. Indem ich dies im Text nachzeichne, soll vor Augen geführt werden, welche didaktischen und epistemischen Potenziale in einem Vorgehen liegen, das der Lieferkette des Salpeters folgt und fragt, »what it means to see like a supply chain, to comprehend the conditions that make one feel like cargo« (Hockenberry et al., 2021, S. 5).

### Spuren des Extraktivismus

Bis heute sind die Bezüge, die die Atacama-Wüste mit der Salpeterära und damit auch den Flying P-Linern und dem Hamburger Hafen verbinden, in großer Dichte vorhanden und schreiben sich in vielerlei Hinsicht fort. Als ich im Oktober 2023 nach mehreren Jahren der Forschung in Hamburg und Antwerpen in den Norden Chiles reise, wird mir dies unübersehbar vor Augen geführt. Die Hafenstadt Iquique, in der meine Reise beginnt, war einst ein Zentrum des Salpeterhandels. An der Plaza Prat im historischen Kern der Stadt reihen sich die bunten, im Kolonialstil errichteten Häuser, in denen vor hundert Jahren die Büros und Clubs der Salpeterbarone untergebracht waren. Heute befinden sich dort Bankfilialen, Restaurants und Bars. Nur wenige hundert Meter weiter liegt der Hafen. Die Mole, von der aus die Salpetersegler be- und entladen wurden und die nicht ohne Grund so nah am einstigen Geschäftszentrum liegt, ist heute ein Containerterminal. Pinochet, der gerne seinen Urlaub in Iquique verbrachte, hatte die gesamte Region Mitte der 1970er Jahre zu einer Freihandelszone gemacht. Dies macht die kleine Stadt bis heute zu einem attraktiven Umschlagsplatz für zollfrei importierte Waren und die am Stadtrand gelegenen Malls zu einem beliebten Ausflugsziel.

Als ich von Iquique aus mit dem Auto die Panamericana entlangfahre, passe ich alle paar Kilometer braune Schilder am Straßenrand, die auf die Überreste früherer Salpeterwerke hinweisen: »Oficina San Andrés«, »Oficina Diana«, »Oficina Mosquitos« und andere Namen stehen dort geschrieben. Von den meisten der Anla-

gen sind nicht mehr als Mauerstümpfe übrig, nur vereinzelt stehen noch aufrechte Wände, selten ein ganzes Gebäude. Ab und an liegt nahe der Gemäuer ein Friedhof, eine umzäunte Ansammlung von Kreuzen, die offenbar noch immer von Hinterbliebenen instand gehalten werden. Bei einem Schild mit der Aufschrift »Tranque Sloman« verlasse ich schließlich die asphaltierte Panamericana, und nach etwa 15 Minuten Fahrt auf einer Schotterpiste wird das monotone Grau der Wüste plötzlich von anderen Farben durchbrochen: dem leuchtenden Grün von Bäumen und Büschen, befeuert vom gerade beginnenden Frühling und dem tiefen Blau eines Sees, zu dem das schmale Rinnsal des Rio Loa hier aufgestaut ist. Der gemauerte Damm, den der Hamburger Unternehmer Henry B. Sloman zwischen 1905 und 1911 erbauen ließ (siehe Kap. 6.1), erhebt sich fast 40 Meter über diesem künstlich geschaffenen Tal (Abb. 11). Durch einen kleinen Kanal stürzt das Wasser in die Tiefe. Der Tranque Sloman ist seit 1980 als nationales Denkmal gelistet. In dem entsprechenden Dekret heißt es, er sei »ein wertvolles Zeugnis der Ingenieurskunst« und ein »herausragender Ausdruck der Bemühungen der Förderer der Nitratinindustrie« (zit.n. Galaz-Mandakovic, 2019a, S. 78, Übers. DeepL/MR). Vor Ort weist jedoch wenig auf diesen Status hin, lediglich am Tor des heruntergetretenen Maschendrahtzauns, der das Gelände umgibt, findet sich eine kaum mehr leserliche Informationstafel. Die ebenfalls denkmalgeschützten Betriebsgebäude, darunter das Turbinenhaus, in dem einst drei riesige Siemens-Generatoren den enormen Wasserdruck in Strom verwandelten, sind verfallen, alles Wertvolle darin längst von Metallsammler\*innen entfernt. Gefährlich neigen sie sich in den steilen Hang, der Wind lässt lose Wellblechteile klappern. Der Erhalt dieses gigantischen Infrastrukturprojektes, mit dessen Hilfe vor über hundert Jahren die systematische Ausbeutung der Böden vorangetrieben wurde, scheint keine Priorität zu haben. Die Gründe dieser Vernachlässigung sind auf den ersten Blick schwer zu beurteilen – ist es schlichte Nachlässigkeit oder hat sie vielleicht auch mit einem Unwillen zu tun, dieses koloniale Erbe als Fortschrittsprojekt zu ehren?

In einer ähnlichen Zeit und unter ähnlichen Umständen entstanden, jedoch weniger ungebremsst dem Verfall überlassen, sind die Salpeterwerke Humberstone und Santa Laura, nur etwa fünfzig Kilometer außerhalb von Iquique. Schon von weitem ist der rostige Schornstein der Verarbeitungsanlage von Santa Laura zu sehen, in der einst das von den umliegenden Caliche-Feldern abgebaute Gestein ausgelaugt und der so gewonnene Salpeter in Säcke gefüllt wurde (Abb. 12).

*Abbildung 11: Tranque Sloman (Sloman-Damm)*



Quelle: Eigene Abbildung.

*Abbildung 12: Verarbeitungsanlage der Oficina Santa Laura*



Quelle: Eigene Abbildung.

Die beiden Salpeterwerke tragen seit 2005 den Status als Weltkulturerbe. In der Begründung der UNESCO heißt es, sie seien »the most representative remaining vestiges of an industry that transformed the lives of a large proportion of the population of Chile, brought great wealth to the country« (UNESCO, o.D.). Der schutzwürdige Status wird dabei insbesondere aus dem Nebeneinander der beiden etwa einen Kilometer voneinander entfernten Oficinas begründet: »[T]he two main sites [...] complement each other, because the industrial area of Santa Laura is better conserved, while Humberstone has better preserved residential and service areas.« (Ebd.)

Seit mehreren Jahrzehnten werden die beiden Anlagen als Freiluftmuseen betrieben. Besucher\*innen können sich frei zwischen den Gebäuden bewegen, teilweise gibt es erläuternde Texte und Schaubilder. Insbesondere Humberstone verfügt über eine gut ausgebaute Infrastruktur mit Toiletten, einem Kiosk mit Snacks und Getränken und einem Museumsshop (Abb. 12). Obwohl bei meiner Ankunft bereits zwei Reisebusse auf dem Parkplatz stehen, begegnen mir im weitläufigen Straßennetz der Salpeterstadt nur wenig Menschen. In der zentralen Straße, in direkter Flucht zum Eingangsbereich, sind in einigen ehemaligen Wohnbarracken Ausstellungen untergebracht. In einer davon hängen Werkzeuge an der Wand, mit denen einst das Caliche-Gestein aus dem Boden gehauen und zerkleinert wurde. Eine andere ist als Wohnraum inszeniert, mehrere schmale Betten stehen dort, ein Esstisch, ein Herd. Einige der Gebäude in Humberstone sind in gutem Zustand und werden regelmäßig instand gesetzt. Besonders sticht dabei das Theater hervor, das hin und wieder für Veranstaltungen genutzt wird. Weite Teile der Salpeterstadt, insbesondere abseits der zentralen Laufwege, sind jedoch marode und verfallen. Dies erwähnt auch die UNESCO in ihren jährlichen »state of conservation reports«. Dort wird der marode Zustand der beiden Oficinas beklagt, resultierend aus einem »lack of maintenance over the past 40 years« sowie Vandalismus und Diebstahl von wiederverwertbaren Materialien in großem Umfang (ebd.).

Die Historiker Damir Galaz-Mandakovic und Francisco Rivera (2023) sehen die Musealisierung von Bergbaustädten und anderen extraktivistischen Infrastrukturen im Norden Chiles grundsätzlich kritisch. Der Erhalt dieser materiellen Relikte, der im Status als UNESCO-Welterbe in besonders expliziter Form festgeschrieben ist, gerate ihrer Auffassung nach zum Selbstzweck. Die historischen Gebäude der »company towns« (Galaz-Mandakovic, 2023) sowie die Anlagen zur industriellen Verarbeitung von Salpeter und anderen Bodenschätzen seien nichts als »fetishized ruins« (Galaz-Mandakovic & Rivera, 2023, S. 13f), erstarrte Zeugnisse, die das Erzählende auf ein abgeschlossenes, in der Vergangenheit liegendes Kapitel reduzierten. Die zunehmende »heritagization« (ebd., S. 3) und damit einhergehende touristische Vermarktung sehen sie gar als eine Fortführung der extraktiven Logiken der historischen Bergbauindustrien unter anderen Vorzeichen:

[H]eritage projects have depended on the absence of political consideration and sought tourism development to solve the political and economic issues of marginalisation and poverty, which we argue are, in turn, structured by the same violent extractive capitalist framework. (ebd.)

So, wie die Expansion des »extractive capitalism« (ebd., S. 13) seit dem 19. Jahrhundert als Fortschrittsprojekt gerahmt wurde bzw. wird, das Wohlstand und Prosperität in die strukturschwachen Wüstenregionen brächte, verspräche auch die Touristifizierung ihrer materiellen Hinterlassenschaften einen wirtschaftlichen und sozialpolitischen Nutzen, der jedoch sowohl die Gewalt der hier erinnerten Geschichte als auch die Ambivalenzen touristischer Inwertsetzung ausblende. Ein Umgang mit den materiellen Spuren historischer Bergbauindustrien müsse vielmehr einer sein, der die Ruinen in ihrer historischen Komplexität kontextualisiert, d.h. der deutlich macht, wie sie in kapitalistische Gewaltverhältnisse eingebunden waren und wie diese sich bis heute fortschreiben (ebd., S. 3).

In den von Galaz-Mandakovic und Rivera aufgeworfenen Fragen spiegeln sich die Debatten und Reibungen, die im vorherigen Kapitel für die *Peking* beschrieben wurden. Auch dort ging es um die Spannungen zwischen einer Perspektive auf das Schiff als konserviertem Zeugnis einer vergangenen Ära der Schifffahrt auf der einen und seiner kritischen und relationalen Kontextualisierung auf der anderen Seite. Es ging um die Frage, was zu tun ist mit der Materialität des Artefaktes, wie sich die in dieses eingeschriebenen Geschichten freilegen und kritisch durchleuchten lassen. Im Falle der *Peking* wurde als Antwort auf diese Fragen das Diktum »den Laderaum befragen« in Stellung gebracht, d.h. ein Ansatz formuliert, der die narrative und affizierende Kapazität des Schiffes zum Ausgangspunkt nimmt und ausgehend davon seine operative, relationale Dimension aktiviert. Dieses Diktum kann hier mit Blick auf die Ruinen von Humberstone und Santa Laura erweitert werden, kann umformuliert werden zu »die Infrastruktur befragen«. Es gilt, von der materiellen Oberfläche der Ruinen vorzudringen zu ihrer relationalen Dimension, zu ihrer Involviertheit in die Operationsweisen des historischen Salpeterhandels, zu den sich in ihnen kreuzenden logistischen Ströme von Dingen, Kapital und Subjekten.

Dabei ist auch in Humberstone die globale Dimension des Gezeigten nur bei genauem Hinsehen und Nachfragen erkennbar. Welche Rolle europäisches Kapital in diesen Zusammenhängen spielte, wie sehr die Ausbeutung, die gefährlichen Arbeitsbedingungen und die beengten Wohnverhältnisse der Salpeterarbeiter\*innen, die in den Ausstellungen durchaus thematisiert werden, von der Nachfrage nach Salpeter am anderen Ende der Welt abhängen, von den Operationen, die Finanz- und Warenströme um den halben Globus realisierten, das wird nur am Rande sichtbar, bleibt im Latenten des Museums und der historischen Materialien. Die Ruinen der Salpeterwerke werden hier auf eine ähnliche Weise fetischisiert, wie es im vorherigen Kapitel anhand des hegemonialen Diskurses um die *Peking* be-

schrieben wurde: Sie werden auf ihre Materialität reduziert, werden zumindest teilweise aus ihrem historischen, operativen Kontext herausgelöst und stattdessen mit symbolisch aufgeladenen Narrativen belegt, mit Erzählungen von technologischem Fortschritt, von der übermenschlichen Kraft der Maschinerie und von einstigem Reichtum.

Erst als ein Mitarbeiter des Museums mich hinter die Kulissen von Humberstone führt, wird deutlich, wie manifest die Verbindung zwischen der Bergwerkstadt und den in Hamburg anhand der *Peking* materialisierten Zusammenhängen ist. Patricio Diaz ist einer von nur einer Handvoll Angestellten, die hier das tägliche Museumsgeschäft am Laufen halten und im Rahmen ihrer Möglichkeiten den Verfall der Anlage bremsen. Ich hatte ihn tags zuvor bei der Zufallsbegegnung mit dem Museumsdirektor Silvio Zeraga kennengelernt als Teil der Gruppe, die im Wüstenrestaurant Flor de Huara zu Mittag gegessen hatte (siehe Kap. 1.1). Nun führt er mich in eine kleine Baracke am Rande des Museumsgeländes. Sie ist umbaut mit einem hüfthohen Zaun, daran ist ein Schild montiert: »Archivo«. Innen ist es dunkel, in mehreren Reihen stehen Schwerlastregale mit Pappkartons, versehen mit weißen Zetteln und handgeschriebener Beschriftung: »Minas« steht auf einem der Regalböden, »Planta de Polvora«, Schwarzpulverfabrik, auf einem anderen. Ich frage Patricio in gebrochenem Spanisch, ob es auch Unterlagen von deutschen Unternehmen gebe: »Documentos alemanes?« Er führt mich in einen Nebenraum, in dem die Regale noch dichter beieinanderstehen, greift einen Karton heraus, stellt ihn auf einen Tisch am Fenster und gibt mir zu verstehen, ich solle ihn öffnen. Darin liegen stapelweise Dokumente mit dem Briefkopf der Bremer Firma Gildemeister & Co., die zwar nicht die Oficina Humberstone, dafür aber zahlreiche andere Salpeterwerke in der Region betrieben hatte. »Iquique, Antofagasta, Valparaiso, Santiago, Concepcion, Orupo« steht unter dem Firmenschriftzug.

Die Dokumente, allesamt datiert auf die 1920er Jahre, enthalten Geschäftskorrespondenzen, teils auf Spanisch, teils auf Deutsch. In einem der Schreiben werden zuvor beschlossene Abbaquoten der Oficina Peña Chica »für das Salpeterjahr 1922/23 revidiert«, denn, so heißt es weiter, die Ertragsmengen »der letzten Monate [seien] die [...] höchsten gewesen, die Peña Chica je gehabt hat.« Ein anderes Schreiben bestätigt die Bestellung verschiedener Waren, darunter ein Typhusimpfstoff, Triebriemen für die »Brecheranlage« und aus Deutschland importierte »Putzwolle«. Ein drittes Schreiben, das ich zufällig aus dem Stapel herausgreife, enthält Anweisungen, die offenbar an einen Mitarbeiter der Werksleitung gerichtet sind. Es geht darin u. a. um die Anschaffung einer neuen Transportanlage, deren »Wirtschaftlichkeit« gegenüber der bestehenden Einrichtung begründet werden soll. Auch sollen die »Unkosten« festgestellt werden, die »durch die Einführung der 8-Stunden-Arbeit den Betrieb in dieser Anlage verteuern.« In einem weiteren Absatz wird die Beauftragung einer neuen Waage für die Fertigung angeordnet, hergestellt nach dem Vorbild einer Waage »der Firma Jones, Burton & Co. Ltd«. Diese solle, »wenn erhält-

lich, von einer deutschen Fabrik« bezogen werden. Ein besonders mysteriöser Passus ist mit der Überschrift »Carretela des Chinesen Manuel Choo« versehen. Dieser solle angewiesen werden, »das Terrain der Oficina zu verlassen«. Es liege bereits eine »Order« vor, »die nur von den Carabineros zu Ausführung gebracht werden muss.«

Für mehr als diese flüchtigen Einblicke, dokumentiert durch ein paar schnelle Fotos mit dem Handy, bleibt keine Zeit. Nachdem ich durch den Stapel geblättert habe, nimmt Diaz mir die Akten aus der Hand und verstaut den Karton wieder an seinem Platz im Regal. Dann drängt er mich zum Aufbruch, er will mir noch das frisch renovierte Krankenhaus der Oficina zeigen. Es ist nicht nur die Sprachbarriere, die es mir unmöglich macht, ihm zu vermitteln, dass ich gerne mehr lesen würde. Auch bin ich unsicher, ob es angebracht ist, so tief in den infrastrukturellen Unterbau der Oficina einzudringen. Ihm scheint es wichtiger zu sein, mir ein funktionierendes Museum zu zeigen, eines, das Geld in die Hand nimmt und Arbeit investiert, um die materiellen Spuren der Salpeterära zu erhalten.

Was in diesem kurzen Überfliegen jedoch aufblitzt, ist ein Einblick in das Tagesgeschäft eines Salpeterkonzerns, in das globale Regime, dem die Produktion und Distribution der Oficina unterliegt. So finden sich in den Schreiben betriebswirtschaftliche Überlegungen eines deutschen Kaufmannes darüber, ob die Anschaffung neuer Produktionsanlagen wirtschaftlich sinnvoll ist oder nicht. Es blitzt der Blick eines Industriellen auf neu eingeführte Arbeiter\*innenrechte (»8-Stunden-Arbeit«) auf, die höchstwahrscheinlich hart erkämpft wurden und hier vor allem als Unkosten Erwähnung finden. Es finden sich Spuren eines nationalen Protektionismus, der Waagen nach englischem Vorbild in Deutschland fertigen lässt und sogar Putzwolle von dort importiert. Der Vermerk zu dem »Chinesen Manuel Choo« führt schließlich auf die Frage des Subjektes zurück, die bereits in Kapitel 5.3 aufgeworfen wurde. In dem dunklen Raum am Rande des Museumsgeländes, zwischen Schwerlastregalen und Patricio hinter mir stehend, wird mir plötzlich bewusst, wie viele Individuen hier in der Salpeterstadt gelebt haben, wie viele Einzelschicksale sich hier kreuzten und vom Rhythmus der Salpetergewinnung geformt wurden – europäisches Personal der Salpeterunternehmen, Indigene Arbeiter\*innen aus verschiedenen Teilen Chiles und der gesamten Anden-Region sowie teils unter Zwang rekrutierte chinesische Arbeitskräfte, die auf den Salpeterfeldern und im Eisenbahnbau arbeiteten.

Warum Choo des Werkes verwiesen wird, was es mit seiner Schubkarre (vermutlich ist »Carretela« eine fehlerhafte Wiedergabe des spanischen »carretilla«) auf sich hat und warum die Carabineros, eine staatliche Polizeibehörde, hier Aufgaben der Werkspolizei übernehmen, bleibt indes der Spekulation überlassen. Dass Manuel Choo hier namentlich erwähnt wird, ich aber dennoch wenig mehr über ihn erfahre, als dass er, auf welche Weise auch immer, mit der Werksleitung in Konflikt geraten zu sein scheint, markiert umso deutlicher die Prekarität der Subjekte in den Mate-

rialströmen des Salpeterhandels und in Verlängerung dessen in ihren Archiven. Ich stoße hier an die Grenzen des Archivs, von denen Saidya Hartman schreibt:

Every historian of the multitude, the dispossessed, the subaltern, and the enslaved is forced to grapple with the power and authority of the archive and the limits it sets on what can be known, whose perspective matters, and who is endowed with the gravity and authority of historical actor. (2019, S. 1)

So prekär der Status des subalternen Subjektes auch ist, so deutlich wird in dem Archiv, wie viele Themen, historische Stränge und globale Verbindungen sich hier kreuzen. So schreiben auch Galaz-Mandakovic und Rivera (2023), ein Umgang mit den materiellen Zeugnissen des »mining capitalism« in der Atacama-Wüste jenseits der Fetischisierung der Ruinen dürfe sich nicht auf die konkreten Bedingungen vor Ort beschränken, sondern müsse sie in ihrer globalen Komplexität analysieren (ebd., S. 3). So seien die Minenanlagen untrennbar verbunden mit den Zyklen des »global capitalism«, seien eingebunden

in a web of social relations mediated by materials, each following different trajectories and temporal rhythms, with varying degrees of impact on forming their industrial social space. They are a distinct, historically situated network of places, objects, technologies, capital, and human and non-human agents. (ebd., S. 6)

Dies resoniert mit dem, was im vorherigen Kapitel als relationale Perspektive auf die *Peking* formuliert wurde. Auch dort ging es darum, das Schiff nicht isoliert als materielles Artefakt mit einer vor allem nautischen und technologischen Geschichte zu betrachten, sondern es als relationales Objekt mit einer konstitutiven Funktion innerhalb der Operationen des Salpeterhandels zu kontextualisieren. Ausgehend von dem Schiff kann, so habe ich dort argumentiert, gezeigt werden, wie die Kapitalzyklen dieses Geschäftsfeldes mit der materiellen Zirkulation von Waren, von Salpeter und auch von aus Europa nach Chile exportierten Waren abhängen und in diesen ihr materielles Gegenstück finden. Diese Perspektive spiegelt sich in den Anlagen der Salpetergewinnung, die in Dialog mit der *Peking* das narrative Gefüge einer logistischen Museumspraxis potenziell ergänzen. Auch sie sind ein Schauplatz von Operationen, von »capital hitting the ground« (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 166), an dem die globalen Relationen des Salpeterhandels eine materielle und konkret beschreibbare Form annehmen. Im Archiv von Humberstone wird deutlich, wie global diese Relationen sind und welche zentrale Rolle die Logistik, deren Teil auch die *Peking* ist, für die extraktiven Operationen in Chile spielen. In allen von mir hier eingesehenen Materialien geht es um nichts anderes als darum, Ströme von Material zu steuern – es geht um den Export von Salpeter, aber auch um den Import von Impfstoffen, Waagen und Förderanlagen aus Europa, die letztlich keinem anderen Zweck dienen,

als den Strom von Salpeter in europäische Häfen und die Renditen der überwiegend europäischen Anteilseigner zu stabilisieren und auszuweiten. In diesem Sinne ist das Archiv selbst ein logistisches Museum inmitten der Ruinenstadt. Es eröffnet den Blick auf ein Netz, das die Salpeteranlagen von Santa Laura und Humberstone, die bunten Kolonialbauten in Iquique, den Tranque Sloman und die unzähligen Oficinas entlang der Panamericana in Verbindung setzt zu Zulieferern, Gewerkschaften und europäischen Firmenzentralen, aber auch zu Arbeiter\*innen, zu Subjekten wie Manuel Choo.

## Widerhall im Heute

Wie also kann ein Umgang mit diesen Zusammenhängen aussehen, der weder extraktiv vorgeht, d.h. der Vergangenheit ökonomischen und kulturellen Wert abpresst, noch Materialität fetischisiert und Artefakte zeitlich und räumlich aus ihrem Kontext herauslöst, sondern der sensibel ist für ihre historische und geografische Komplexität, der über den prekären Status der Subjekte weiß und diese zu bewahren sucht?

Dies ist keine rein historische Frage, die allein die formal abgeschlossene Epoche der Extraktion chilenischer Salpetervorkommen durch europäische Industrielle tangiert. Wie ich in den auf meinen Besuch in Humberstone folgenden Tagen von Rodolfo Andaur vor Augen geführt bekomme, ist diese Geschichte überaus lebendig und verlangt nach einem Umgang, der dem Rechnung trägt. Andaur ist freier Kurator aus Iquique. Seine Praxis umfasst Ausstellungen, Publikationsprojekte, Vorträge und performative Formate, etwa experimentelle Wanderungen zur sensorischen Erkundung der Wüste. Seine Aktivitäten beschränken sich dabei nicht auf Chile, immer wieder arbeitet er auch in Institutionen in anderen lateinamerikanischen Ländern oder in Europa, darunter das Haus der Kulturen der Welt in Berlin oder das Zentrum für Kunst und Medien in Karlsruhe. Ausgangspunkt seiner Arbeit ist oft die Wüstenlandschaft um Iquique, die Pampa Tamarugal, und die darin eingeschriebenen Verflechtungen von Mensch, Umwelt und Geschichte. Dies erfordert unweigerlich eine intensive Beschäftigung mit Salpeter und anderen extraktivistischen Industrien, deren Präsenz eine der einschneidendsten transformativen Kräfte in der Region darstellt.

Gemeinsam besuchen wir die Überreste der Oficina Victoria, eines anderen Salpeterwerkes, das sich sichtlich unterscheidet von den konservierten und musealisierten Ruinen in Humberstone und Santa Laura. Die meisten der früheren Gebäude sind hier dem Erdboden gleichgemacht, sind allenfalls erkennbar als Mauerstümpfe oder Haufen von Ziegelsteinen, Holzplatten und Wellblech. An einer Stelle lassen mehrere großzügig geschwungene Treppen erahnen, dass sich dort einmal ein repräsentatives Gebäude befand: vielleicht ein Theater, vielleicht ein Verwaltungsgebäude der Betreibergesellschaft. Heute jedoch führen die Treppen

ins Nichts, auf dem Fundament wachsen zwei knöcherne Tamarugal-Bäume (Abb. 13). Erst 1979 wurde der Betrieb der Oficina Victoria eingestellt, die dazugehörige Stadt abgerissen und die Bewohner\*innen auf Geheiß Pinochets in das nahegelegene Iquique zwangsumgesiedelt. Im radikal neoliberalen Wirtschaftsregime während der Militärdiktatur war kein Platz für die erst kurz zuvor privatisierte, inzwischen verlustreiche Abbaustätte (Silva, 2023). Zudem, so erklärt mir Andaur, habe Pinochet in den Salpetersiedlungen Brutstätten kommunistischer Umtriebe gesehen und in Victoria ein Exempel statuieren wollen. Im Zentrum des Ruinenfeldes sticht nun ein blau gestrichener Pavillon ins Auge, inmitten einer Anlage aus grünen Gartenzäunen, hinter denen Bäume und Palmen gepflanzt sind. Hier, so erklärt Andaur, treffen sich bis regelmäßig die ehemaligen Bewohner\*innen, um das Andenken an ihre frühere Heimatstadt lebendig zu halten – ein deutlicher Kontrast zu der fast kulissenhaft wirkenden Geisterstadt Humberstone.

*Abbildung 13: Ruinen der Salpeterstadt Victoria*



Quelle: Eigene Abbildung.

Wie aktuell die mit dem Salpeterabbau verknüpften Fragen tatsächlich noch immer sind, sehen wir nur wenige Kilometer weiter in Nueva Victoria, dem neuen Victoria. Bislang findet sich dort wenig mehr als eine Ansammlung behelfsmäßiger Unterkünfte, Zelte und einfacher Baracken für die Arbeiter\*innen des größten Iodwerks der Welt, das hier seit den 2010er Jahren durch den ehemals staatlichen

Konzern SQM betrieben wird (SQM, o.D.). Andaur ist sich jedoch sicher, dass hier bald eine echte Stadt entstehen wird. Das Iodgeschäft boomt, tausende Menschen migrieren in den Norden Chiles, um Arbeit in einer der vielen Abbaustätten zu finden. Dass hier, wo vor weniger als fünfzig Jahren noch eines der letzten aktiven Salpeterwerke betrieben wurde, nun Iod abgebaut wird, ist kein Zufall. Iod, das vor allem im medizintechnischen Bereich zum Einsatz kommt, findet sich in den gleichen Gesteinsschichten wie einst der Salpeter, kann teils sogar noch aus dem zu Bergen aufgetürmten Abraum der Oficinas extrahiert werden. Die Iodindustrie scheint wie eine Wiedergängerin des Salpeterabbaus, auferstanden aus den brachgefallenen Stätten der Niträtera.

Auch die sozialen Probleme der Salpeterzeit spiegeln sich in der boomenden Bergbauindustrie des 21. Jahrhunderts. An den Rändern von Alto Hospicio, einer ausufernden Vorstadt vor den Toren Iquiques, leben tausende Arbeitsmigrant\*innen in improvisierten Siedlungen. Insbesondere während der Corona-Pandemie, erzählt Andaur, als wir die Stadt auf unserem Weg in die Wüste durchqueren, seien Menschen aus ganz Lateinamerika, aber auch aus Haiti und anderen karibischen Staaten in den Norden Chiles geströmt auf der Suche nach Arbeit im Bergbausektor (Alvarado Peterson & Rojo-Mendoza, 2023). Sozialer Wohnungsbau sei in der Region praktisch nicht existent, erklärt er – eine weitere Kontinuität der neoliberalen Politik Pinochets (Posner, 2012; Richards, 1995). Daher hätten die Menschen sich selbst helfen müssen, hätten Häuser aus dem gebaut, was sie finden konnten, aus Pappe, Holz, später erst Ziegelsteinen. Auf der anderen Seite der Durchfahrtsstraße, direkt gegenüber dieser informellen Siedlungen, ragen Baukräne in den Himmel. Hier entstehen gläserne Wohntürme für die Oberschicht der Bergbaukonzerne. Das Bergbaugeschäft zieht Kapital in die Region, macht einige reich, lässt die Bodenpreise und Lebenshaltungskosten dramatisch ansteigen. Gleichzeitig schafft es eine enorm prekarierte Arbeiter\*innenklasse, die angewiesen ist auf die auch heute noch gefährliche und gesundheitsschädliche Arbeit in den Minen, ganz wie die Pampinos, die multiethnische Arbeiter\*innenschaft der Salpeterwerke.

Ein kleines gemauertes Gebäude mitten in der Wüste, das ich ein paar Tage später zufällig auf meiner Fahrt in Richtung Süden passiere, zeugt weiter von den Entbehrungen und Gefahren der Minenarbeit (Abb. 14). Es handelt sich um eine Kapelle, die San Lorenzo gewidmet ist, dem Schutzheiligen der Bergleute, dessen Farben Rot und Gelb in der gesamten Region allgegenwärtig sind. Insbesondere waren sie mir an den sogenannten Animitas aufgefallen, kleinen Schreinen an der Straße, mit denen der Kontakt zu den Seelen Verstorbener aufrechterhalten wird. Historisch verweisen Animitas wie so vieles in der Gegend auf die Salpeterära. In ihnen verschmelzen katholische Bräuche mit Indigenen Praktiken aus dem Anden-Raum und der Mestize-Tradition der Pampinos (Guerrero, 2012, 2011; Ivanova, 2022). Als kulturelle Bezugspunkte gewannen sie vor allem in der Zeit des Salpeterbooms im 19.

Jahrhundert an Bedeutung, als sich hier Arbeiter\*innen aus ganz Chile, aber auch Peru und Bolivien trafen, um in den Oficinas Arbeit zu suchen. Dabei war der heutige Norden Chiles bis zum Salpeterkrieg Ende des 19. Jahrhunderts größtenteils Bolivianisches Staatsgebiet und wurde nach der militärischen Niederlage Boliviens 1884 einer chilenischen Kolonisierung – oft ist auch von »Chilenisierung« die Rede – unterworfen, die großen Homogenisierungsdruck auf bestehende Gemeinschaften der Region ausübte (Castro 2013). In dieser Gemengelage stellten die Animitas einerseits ein Mittel der Resilienz dar, um die durch die katholische Kirche und den chilenischen Staat verdrängten Indigenen Traditionen zu erhalten. Andererseits kam ihnen große Bedeutung zu als Teil einer Praxis, mit der den zahlreichen Opfern der Salpeterindustrie gedacht wurde, die durch Arbeitsunfälle, Waffengewalt oder Suizid zu Tode kamen (Guerrero, 2012, S. 20).

Das Innere der Kapelle an der Panamericana wirkt wie eine riesige, begehbare Animita. Sie ist vollgestellt mit Plastikblumen, Statuen der Jungfrau Maria oder des heiligen Lorenzo, Portraits von Papst Johannes Paul II. und Opfergaben, dargebracht von Minenarbeiter\*innen und ihren Angehörigen (Abb. 15). Überall stehen und hängen Fotos von Verstorbenen, Helme, handbeschriebene Kleidungsstücke und andere Devotionalien. An einem Schrein auf der langen Seite des Raumes sind dutzende Gefäße mit Wein abgestellt, Gläser, Plastikbecher und Tetrapaks. Teils hat die Hitze die rote Flüssigkeit bereits um mehrere Zentimeter eingekocht, der Geruch des Alkohols liegt schwer in der Luft. Unterhalb der Opfergaben sind Metallplaketten an die hölzerne Wand genagelt. Sie bitten San Lorenzo, die Familien derjenigen zu schützen, die den Wein hier abgestellt haben. Die Angst, dass geliebte Menschen in den Minen sterben, scheint noch immer allgegenwärtig.

All das beginne ich auf dieser nur wenige Wochen dauernden Reise erst in Ansätzen zu verstehen. Ich bewege mich von einem Schlaglicht zum nächsten, erlebe immer wieder ein kurzes Aufblitzen der historischen und geografischen Komplexität der globalen Geschichte des Salpeterhandels und ihres Fortwirkens. Gleichzeitig wird mir vor Augen geführt, was ich *nicht* weiß, was ich noch nachlesen, erfragen, recherchieren muss, was ich noch lange nicht verstehe oder vielleicht auch nicht verstehen kann. Das alles eröffnet sich mir allein deshalb, weil ich der *Peking* auf der einstigen Salpeterroute nach Chile gefolgt bin. Die beschriebenen Orte habe ich deshalb besucht, weil sie eine Funktion innerhalb des operationalen Netzes des Salpeterhandels besetzten – als Orte seines Abbaus, seiner Verarbeitung, seines Umschlags, als Teil seines infrastrukturellen Unterbaus. Ausgehend von ihnen habe ich Akteure getroffen, die auf die eine oder andere Weise mit diesen Relationen verbunden sind, und bin an weitere Orte gelangt, an denen der Nachhall dieser nur scheinbar abgeschlossenen Geschichte deutlich hörbar ist.

Abbildung 14: *Capilla San Lorenzo*



Quelle: Eigene Abbildung.

Abbildung 15: *Opfergaben im Inneren der Kapelle*



Quelle: Eigene Abbildung.

Hier wird deutlich, was Hockenberry et al. (2021) meinen, wenn sie sagen, man müsse den Standpunkt der Fracht einnehmen, um Logistik zu verstehen, müsse aus dem Inneren der Lieferkette heraus denken und fühlen (ebd., S. 5). Das durch materielle Ströme vermittelte und historisch situierte »network of places, objects, technologies, capital, and human and non-human agents« (Galaz-Mandakovic & Rivera, 2023, S. 6), das den Komplex des Salpeterhandels ausmacht, beginnt sich hier Schritt für Schritt zu entwirren und mir neue Perspektiven auf das zu erschließen, was ich in Hamburg und Antwerpen gesehen und beschrieben habe. Die *Peking* als relationales Objekt bzw. das Hafenmuseum als in seinem Kern Logistisches Museum bilden so die Ausgangspunkte einer Suchbewegung, die ebenso räumlich-materiell wie epistemisch vorgeht. Logistik wird zu einem Auslöser von Narrativen, die historische Praktiken des Extraktivismus, damit verbundene Formen der Überlieferung und ihrer Institutionalisierung, den Umgang mit den kontinuierlichen Gefahren der Bergbauindustrie und die bis heute nachwirkende radikal neoliberale Politik der 1970er Jahre umfassen.

## 7.2 Infrastrukturen der Vielstimmigkeit

Was aber heißt all das für die Möglichkeiten eines Logistischen Museums, deren Konturierung das Ziel dieser Arbeit ist? Wie lassen sich die komplexen Spuren des Salpeterhandels in der Wüste mit den im Deutschen Hafenmuseum materiell vorhandenen Spuren in Dialog setzen? Das bis hierher Beschriebene kann als eine erste Annäherung verstanden werden, als ein vorsichtiges Vermessen eines Raumes, welchen es in einer logistischen Museumspraxis auszuleuchten und zu aktivieren gilt. Welche Rolle, so muss im Anschluss gefragt werden, kann die *Peking* innerhalb eines angemessenen Umgangs mit den beschriebenen Zusammenhängen spielen?

### Die *Peking* im logistischen Zwischenraum

Als ich am ersten Tag meiner Chile-Reise im Wüstenrestaurant Flor de Huara auf Silvio Zerega, den Direktor der Freilichtmuseen Humberstone und Santa Laura, treffe, äußert dieser den lange gehegten Wunsch, die *Peking* nach Iquique zu holen und bereut, sich nicht rechtzeitig um die Akquise von Geldern aus der Bergbauindustrie bemüht zu haben (siehe Kap. 1.1). Dieser Wunsch des Museumsmachers ist vor dem Hintergrund der bisher angestellten Überlegungen komplizierter, als er auf den ersten Blick scheint. Er verweist auf eine zentrale Frage im Zusammenhang mit musealen Sammlungs- und Darstellungspraktiken, der nach der Deutungshoheit über Geschichte(n), aber auch nach dem Anspruch auf deren materielle Zeugnisse. Insbesondere letzteres schließt an Fragen der Restitution an, die vor allem, aber nicht nur, in ethnografischen Museen viel Raum einnehmen.

Die mit Restitutionsprozessen verbundenen Aushandlungen, die moralischen Aufladungen, die Kämpfe um und gegen westliche Vorherrschaft, das diplomatische Lavieren und die über allem schwebende Frage nach der ›richtigen‹ Dekolonisierung scheinen auf den ersten Blick auch in dem Begehren des chilenischen Museumsdirektors, die *Peking* nach Iquique zu holen, aufzuflackern. Gleichzeitig liegen die Dinge hier anders, sind in mancherlei Hinsicht komplizierter. Die *Peking* ist kein chilenisches Objekt, sondern de facto ein deutsches Schiff, gebaut in Hamburg, gesegelt unter der Flagge des Deutschen Reiches für eine Hamburger Reederei. Gehört sie deshalb nach Hamburg? Wie in Kapitel 6.2 beschrieben, sind die Bande zwischen dem Schiff und der Stadt Hamburg aus der Sicht vieler Akteur\*innen so stark, dass die Überführung der *Peking* von New York in die Hansestadt als Rückkehr in die Heimat gefeiert wurde, grundiert durch einen euphorischen Lokalpatriotismus und mitunter mehr oder weniger offen nationalistische Untertöne.

Doch das ist nicht die ganze Geschichte. So ist die *Peking* als museales Objekt zwar kein Raubgegenstand, der in seinen ursprünglichen Kontext zurückgeführt werden müsste. Dennoch ist ihre Historie eine des Raubes. Sie ist in ihrem ursprünglichen Daseinszweck, der Salpeterfahrt, Teil der extraktiven Ökonomien,

die auch deutschen Unternehmern auf Kosten der chilenischen Menschen und Böden zu immensem Reichtum verhalfen. Als relationales Objekt erfüllt sie eine konstitutive Funktion in den operativen Zusammenhängen der extraktiven Zyklen der Salpeterindustrie. Daraus ließe sich ein durchaus legitimer Anspruch chilenischer Institutionen ableiten, dieser Geschichte mit dem weltweit besterhaltenen Salpetersegler zu erinnern, was wiederum einer Art symbolischer Restitutionsforderung gleichkäme – von Deutschen in Chile verübtes Unrecht würde in Form des Museumsschiffes kompensiert. Wenn, wie es dem Museumsdirektor Silvio Zerega vorschwebt, dieses imaginäre Szenario jedoch von einem Bergbaukonzern wie SQM finanziert würde, dessen Logo er auf seinem Sonnenhut trägt und der einige der größten Bergbauanlagen in der Atacama-Wüste betreibt, welche Geschichte(n) würden dann mit dem Schiff erzählt? Ist ein chilenischer Milliardenkonzern, dessen Hauptaktionär zudem der ehemalige Schwiegersohn von Diktator Pinochet ist (Schmidt & Atwood, 2022), tatsächlich ein legitimerer und vertrauenswürdigerer Akteur als ein deutsches Museum?

Tatsächlich darf sich die Betrachtung an dieser Stelle nicht auf ein Entweder-Oder beschränken, sondern muss etwas Drittes in den Blick nehmen: etwas, das sich zwischen den beiden Optionen – einer deutschen oder einer chilenischen Institutionalisierung – bewegt und sich den in diesen artikulierten geografischen wie narrativen Fixierungen entzieht. Um eine solche dritte Möglichkeit aufzuzeigen, scheint es hilfreich, die *Peking* als das zu benennen, was sie ist bzw. als was sie im Kontext dieser Arbeit erscheint: als logistische Entität. Als solche gehört sie weder hierhin noch dorthin, ist weder ein deutsches noch ein chilenisches Objekt. Sie eröffnet vielmehr einen Zwischenraum, der auf unterschiedliche Weise gefüllt werden kann. Sie kann dazu benutzt werden, die Prozesse der Historisierung, Musealisierung und Fetischisierung zu bestärken, in die die Konservierungspraktiken in der Atacama-Wüste potenziell abzugleiten drohen und die teilweise auch im Umgang mit der *Peking* in Hamburg erkennbar sind (siehe Kap. 6). Ebenso kann sie aber einen Ausgangspunkt bilden für eine kritische Auseinandersetzung mit den komplexen Verbindungen zwischen Hamburg und dem Norden Chiles, die historisch auf die Zeit der Salpeterära zurückgehen und sich, wie oben erörtert, in vielerlei Hinsicht bis in die Gegenwart fortschreiben.

Auch Rodolfo Andaur, der Kurator aus Iquique, betrachtet die *Peking* vor allem im Lichte ihrer verbindenden, sich einer räumlichen und institutionellen Fixierung entziehenden Kapazität. Wie er im Gespräch erzählt, hatte er erstmals von der Existenz der *Peking* erfahren, als er 2007 im Zuge eines Projektes zu der Salpeterstadt Victoria recherchierte. Der Historiker Sergio Gonzalez habe ihn auf das damals noch in New York liegende Museumsschiff und seine Verbindung zur chilenischen Salpeterindustrie hingewiesen. Andaur sei daraufhin für erste Recherchen nach New York gereist, habe das Thema aber anschließend aus den Augen verloren. Erst als ihn Jahre später die Nachricht erreichte, die *Peking* sei von einem deutschen Muse-

um gekauft worden, und er die Bilder von ihrer spektakulär inszenierten Überführung nach Hamburg sah (siehe Kap. 1.1), sei sein Interesse wieder geweckt worden. Für ihn, so schildert er, sei die *Peking* vor allem ein Symbol für die konfliktreiche koloniale Beziehung zwischen Deutschland und Chile: »[T]he *Peking* is a very good metaphor for colonialism, but colonialism in the 20th century.« (Rodolfo Andaur, Interview am 06.12.2024) Gleichzeitig stellt er klar, dass die Bedeutung des Schiffes weit mehr als metaphorischer oder repräsentativer Art ist. So erfüllt es aus seiner Sicht eine operative, vermittelnde Funktion, trägt ein Potenzial als Auslöser von Prozessen der Wissensproduktion und des Austauschs:

I think, the *Peking* is a vehicle to understand, how important the nitrate business was for Germany. But it is also a very important tool to reflect how these intercontinental connections operated. And I am sure that the *Peking* is more than a metaphor. It is more than just decorative. It generates knowledge. (ebd.)

Die Operationsweise der globalen Verbindungen zu reflektieren, kritisches Wissen über sie zu generieren und zu akkumulieren – das ist das kritische Potenzial, das er in der *Peking* sieht und das in einer Linie steht mit dem, was ich in dieser Arbeit als logistische Museumspraxis beschreibe. Das Schiff erscheint dabei weniger als diskretes Objekt, sondern vielmehr als etwas, das Bezüge herstellt, das qua seiner historisch verbindenden, infrastrukturellen Kapazität, der in die Materialität des Schiffes eingeschriebenen zirkulatorischen Bewegung zwischen Europa und Chile, Prozesse des Austauschs und der Relationalität aktiviert.

Mehr denn als ein materielles Objekt mit einer fixen geografischen Verortung und einer klar umgrenzten, ebenso fixierten Geschichte erscheint sie dann als Teil einer Formation, die sich mit der Geografin Ruth Wilson Gilmore als »infrastructure of feeling« theoretisieren lässt (Gilmore, 2023, S. 489). Gilmore bezieht sich mit diesem Konzept auf den Kulturtheoretiker Raymond Williams und dessen Begriff der »structure of feeling« (Williams, 1977, S. 128). Dieser beschreibt die subtilen, affektiven Formationen, die sich insbesondere in der Kunst und der Literatur, aber auch darüber hinaus den Existenzweisen, Erfahrungen und Narrativen einer spezifischen gesellschaftlichen Situation abzeichnen und die gleichzeitig den Möglichkeitsraum für die Veränderung eben dieser abstecken. So definiert er den Begriff der Struktur als »set with specific internal relations, at once interlocking and in tension«, und »feelings« als »meanings and values as they are actively lived and felt« (ebd., S. 132). Der Begriff der »structure of feeling« wird dabei explizit gegen den Reduktionismus und die Stasis von Begriffen wie Ideologie oder Weltanschauung in Stellung gebracht, um demgegenüber die fluiden und transformativeren Aspekte, insbesondere auf affektiver Ebene, herauszustellen (ebd., S. 129).

Dabei spielt die Frage der Überlieferung und Tradierung dieser »structures of feeling« über einen längeren Zeitraum hinweg sowie die Veränderungen, die sich in

dem Prozess der Weitergabe von Generation zu Generation vollziehen, eine zentrale Rolle. Dies ist der Aspekt des Konzeptes, den Ruth Wilson Gilmore in ihrer Weiterentwicklung in den Vordergrund rückt. Überlieferung und Erinnerung bezeichnet sie dabei mit Williams als »accumulation of structures of feeling« und fragt nach den Bedingungen dieser Akkumulation, konkret: nach den Prozessen der »selection and reselection of ancestors«, der immerwährenden Auswahl von Bezugspunkten, Akteur\*innen und Narrativen, die überliefert werden, derer erinnert wird (Gilmore, 2023, S. 490). Sie impliziert damit einen infrastrukturellen Blick auf Fragen der Überlieferung und bereitet so den Weg dafür, sie als logistische Fragen zu denken. Dabei geht sie materialistisch vor, aber nicht in einem Materialität fixierenden und fetischisierenden Sinne, wie oben für den Umgang mit Salpeterruinen oder im vorherigen Kapitel für die *Peking* problematisiert. Stattdessen fokussiert Gilmore auf die affektiven Bedingungen und Effekte des Überlieferten und Akkumulierten und fragt aus einer explizit infrastrukturellen Perspektive nach deren materiellen Konsequenzen:

In the material world, infrastructure underlies productivity – it speeds some processes and slows down others, setting agendas, producing isolation, enabling cooperation. The infrastructure of feeling is material too, in the sense that ideology becomes material as do the actions that feelings enable or constrain. (ebd., S. 490)

Was in den *infrastructures of feeling* angelegt und ermöglicht ist, ist also eine in der materiellen Realität verankerte affektive Praxis, die weiter zwischen der materiellen und der narrativen Dimension von Objekten wie der *Peking*, aber auch den Ruinen der Salpeterstädte, des Staudamms und der Kapelle vermittelt. Die *Peking* erscheint in diesem Sinne als etwas, das Bedingungen herstellt für Praktiken des Erinnerns und der relationalen Bezugnahme, für eine kritische Logistik des Erinnerns, die durch ihre infrastrukturelle Kapazität initiiert und aufrechterhalten wird.

Produktiv scheint an dieser Stelle auch eine Passage aus Paul Gilroys »Black Atlantic« (1993). Gilroy führt darin die mehr als metaphorische Bedeutung aus, die dem Motiv des Schiffes in der Betrachtung und kulturellen Verarbeitung des atlantischen Kapitalismus und seines Fortwirkens in der Gegenwart zukommt:

[Ships] were mobile elements that stood for the shifting spaces in between the fixed places that they connected. Accordingly they need to be thought of as cultural and political units rather than abstract embodiments of the triangular trade. They were something more – a means to conduct political dissent and possibly a distinct mode of cultural production. (ebd., S. 16f)

Hier darf keinesfalls ignoriert werden, dass Gilroy diese Überlegungen auf einen gänzlich anderen historischen Kontext bezieht. Er schreibt über die *middle passage*,

über das transgenerationale Trauma der Versklavung und die konstitutive Rolle, die der symbolische Raum des Atlantischen Ozeans in den Subjektivierungsweisen und Existenzmodi Schwarzer Diaspora, insbesondere in Großbritannien und der Karibik, besetzt. Dennoch steckt in dieser Textpassage vieles, was für einen musealen Umgang mit Schiffen als Sammlungsobjekte instruktiv ist und was auch für die *Peking* als logistischem Artefakt der Salpeterära Gültigkeit beanspruchen kann. Sie als Knotenpunkt kultureller und politischer Verflechtung zu begreifen, ihre Kapazitäten der dynamischen Verbindung von Orten, ihre konstitutive Rolle in Prozessen der Industrialisierung und Modernisierung ernst zu nehmen – all das sind entscheidende Leitplanken für das Projekt eines Logistischen Museums und wichtige Bezugspunkte bei dessen kritischer Befragung. Das Potenzial der *Peking* ist dabei primär flüchtiger, epistemischer, affektiver, strategischer Natur. Es liegt in der Möglichkeit eines Sich-Gewahr-Werdens über die Widersprüche, deren Teil das Schiff als Produktions- und Kommunikationsmittel war und ist, über die konfliktreiche Relation zwischen den Orten, die es auf seinen Reisen ansteuerte und miteinander in Beziehung setzte und die bis heute auf unterschiedliche Weise fortleben. Darin steckt auch eine Hoffnung auf Prozesse des Austauschs und der Assoziation, einer gemeinsamen Arbeit des Verstehens und der Aufarbeitung dieser Widersprüche im logistischen Zwischenraum zwischen Chile und Deutschland.

Dieses Potenzial zu aktivieren verlangt nach einem Ansatz, der den logistischen Verbindungen bis in die Tiefen des Archives hinein folgt: in die Archive der Salpeterunternehmen, in die ich in Humberstone einen punktuellen Einblick erhalten habe und die die Verflechtung der Ströme von Kapital, Arbeit und Migration belegen. Aber auch in die lebendigen Archive der Erinnerungspraktiken in Victoria, zu den Animitas und in die Kapelle am Straßenrand sowie in die räumlichen Archive der Landschaft mit ihren Abraumhügeln und Iodbecken und der informellen Siedlungen in Alto Hospicio. Diese Zusammenhänge müssen in ihrer ganzen Komplexität analysiert werden, um so einen Resonanzraum zwischen Hamburg und Chile zu schaffen, in dem weder Salpetersäcke als Warenkapital noch erstarrte Zeugnisse einer als abgeschlossen wahrgenommenen Vergangenheit zirkulieren, sondern in der lebendige Praktiken, Gedanken und Diskurse ausgetauscht werden, denen materielle Objekte wie die *Peking* als infrastrukturelle Vehikel dienen.

Welche Rolle kann eine Institution wie das Deutsche Hafenmuseum in all dem spielen, finanziert durch den deutschen Staat und situiert im Hamburger Hafen, wo sich einst das Kapital der Salpeterbarone konzentrierte und in dem heute in großen Mengen Lithium und grüner Wasserstoff aus der Atacama-Wüste umgeschlagen werden? Gefragt nach den Möglichkeiten deutscher Museen, sich kritisch zum Komplex des Salpeterhandels zu verhalten, sagt Rodolfo Andaur:

[T]o be critical doesn't mean to show blood and poor South American people in a video, you know [Lachen]... It's more than that. It's to open up all these connections. For example, to invite some artists who can do that. (Rodolfo Andaur, Interview am 06.12.2024)

Hier bieten sich mehrere Anschlüsse an die Überlegungen, die ich in Kapitel 5.3 anhand der Ausstellung »Freight« und deren Display zur Kolonisierung des Kongos, insbesondere der Videoprojektion »Carriers« entfaltet habe. Ebenso wenig, wie im MAS die explizite Darstellung kolonialer Gewalt ein probates Mittel der Kritik ist, wäre es in der Auseinandersetzung mit dem Komplex des Salpeterhandels zielführend, sich auf die Darstellung des Massakers von Iquique, der Lebensbedingungen verarmter Salpeterarbeiter\*innen oder der Folgen von Umweltverschmutzungen durch die heutige Bergbauindustrie zu konzentrieren. So wichtig es ist, all diese Aspekte zu thematisieren und ihre Bedeutung vermitteln, so ungenügend wäre es, sie allein ins Zentrum zu stellen. Dies würde den Blick auf die Operationsweisen, die das Geschäftsmodell des Salpeterhandels zwischen Europa und Chile realisieren, durch einen isolierten Blick auf dessen Symptome ersetzen. Außerdem würde eine vor allem auf diese expliziten Gewaltformen fokussierte Perspektive ethische Probleme aufwerfen, nicht zuletzt die ebenfalls in Kapitel 5.3 beschriebene Gefahr der Retraumatisierung Betroffener.

Auch die Frage danach, wer entscheidet, was auf welche Weise gezeigt wird, wessen Blick hier dominant ist und wessen Empfindsamkeiten berücksichtigt werden, ist hier zentral. Ähnlich wie oben für das MAS formuliert, fordert daher auch Andaur in dem zitierten Gespräch eine Perspektivierung, die die dem Gezeigten inhärenten Verbindungen und Bezüge in den Vordergrund rückt und so die Erzählung des Museums dezentriert. Das Museum, so impliziert seine Forderung nach der Einladung von Künstler\*innen, sollte dabei weniger selbst Deutungshoheit reklamieren, als vor allem anderen Akteur\*innen die Möglichkeit geben, sich zu äußern, zur Komplexität des Gezeigten und Erzählten beizutragen. Dabei geht es auch um die Möglichkeit anderer Subjektivierungsweisen, d.h. um vielstimmige Operationen, in denen Inhalte auf eine Weise sinnlich erfahrbar gemacht werden, die Resonanzen herstellen zwischen den Subjektivitäten von Besucher\*innen, beitragenden Künstler\*innen, Kurator\*innen sowie im Gezeigten repräsentierten Subjekten.

Indem er die Rolle von Künstler\*innen in den Vordergrund rückt, macht Andaur diese Frage – auch hierin liegt ein weiterer Anschluss an die Überlegungen aus Kapitel 5.3 – an entscheidender Stelle zu einer ästhetischen. Angelegt ist darin die Vorstellung einer Vielstimmigkeit, einer polyphonen Ästhetik, wie sie Sofia Bempenza et al. (2019) konturieren:

Eine Ästhetik von Vielheiten und Differenzen, die sich verschiedener Praktiken, Situationen und Rhythmen annimmt. Ein anti-universalistisches Unterfangen der differenzierenden Verkomplizierung und Kompliz\*innenschaft. Ein *being concerned*, das das Wir, als welches wir hier schreiben, auch aufgrund seiner konstitutiven Widersprüchlichkeit unruhig bleiben lässt; das den Austausch mit weniger hegemonialen Perspektiven und Problematisierungen sucht. (ebd., S. 7, H.i.O.)

Ansätze einer solchen polyphonen Praxis werden durchaus auch von den Hamburger Ausstellungsmacher\*innen formuliert und teilweise realisiert. Zumindest im MARKK umfasst die Ausstellung *Weißes Wüstengold* einen Bereich mit Arbeiten chilenischer Künstler\*innen, in dessen Entwicklung Rodolfo Andaur in beratender Funktion involviert war. So ist am Ende des Ausstellungsrundgangs etwa das Video »Caliche Sangre y Muerte« (»Caliche Blut und Tod«) der Performancekünstlerin Juana Guerrero zu sehen. Das Video zeigt die Künstlerin auf einem Abraumbügel in der Wüste, schreiend, Gesteinsbrocken zertrümmernd, mit Fußtritten Staub aufwirbelnd. Laut Beschreibungstext setzt sie damit »der männlich dominierten Körperlichkeit der Salpeterwelt eine feministisch besetzte, physische wie emotionale Auseinandersetzung mit den landschaftlichen Narben der Salpeterproduktion entgegen.« Eine andere Arbeit zeigt zwei überdimensionale Fußballtrikots, gefertigt aus LKW-Planen, auf deren Brust die Schriftzüge »Shanks« und »Guggenheim« prangen, die Namen der beiden Verfahren zur industriellen Gewinnung von Salpeter. Es handelt sich um die Arbeit »¡A trabajar! Ponerse las comesitas!« (»An die Arbeit! Zieht die Trikots an!«) des Künstlers Camilo Ortega Prieto, laut Wandtext ein Verweis auf »die in Nordchile beliebten englischen und US-amerikanischen Sportarten als eine Auswirkung kultureller Kolonisierung« sowie auf die »Erwartung von Unternehmen an ihre Arbeiter:innen, sich deren ›Trikot‹ überzuziehen und Loyalität zu demonstrieren.« Durch das Ausstellen dieser und weiterer zeitgenössischer chilenischer Perspektiven soll, so die Kuratorin Christine Chávez im begleitenden Katalog, das durch die historischen Fotografien aus dem Sloman-Archiv implizierte Narrativ weiter verkompliziert und an gegenwärtige Fragestellungen hinsichtlich der »gesellschaftlichen und geo-ökologischen Auswirkungen der Salpeterzeit und des kontinuierlichen Extraktivismus« rückgebunden werden (Chávez, 2024, S. 52).

### »Hijacking the Peking«

Auch im Hafenmuseum gab es in der Konzeptentwicklung der Ausstellung *Unbequeme Erinnerungen* Überlegungen dazu, Arbeiten chilenischer Künstler\*innen Raum zu geben. Laut Ursula Richenberger habe dem die Intention zugrunde gelegen, den materiellen Zeugnissen der Salpeterzeit in Form der *Peking* sowie des Chilehauses, dessen Jubiläum der Anlass für die Ausstellung war, andere Formen des Erinnerns und der Repräsentation zur Seite zu stellen. Sie führt aus, sie hätte sich für die Aus-

stellung »eine Übermacht chilenischer Positionen« gewünscht, »um das Machtverhältnis zu verschieben und nicht die deutsche Position übermächtig werden zu lassen.« (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025) Zu diesem Zweck stand sie bereits mit verschiedenen chilenischen Künstler\*innen in Kontakt. Erste Absprachen zu einer möglichen Zusammenarbeit wurden etwa mit Lelia Perez getroffen, die laut Richenberger »sowohl in der Erinnerungskultur um Salpeter als auch der Erinnerungskultur um Pinochet aktiv [sei] als auch in der feministischen Bewegung«, und die »mit Videos, aber auch mit Skulpturen, zum Teil auch mit Sound zu diesen Themen arbeitet.« (Ebd.)

Als weitere Position, die das durch die Sloman'schen Fotografien gezeichnete Bild ergänzen sollte, hätten die Kuratorinnen Richenberger und Sylvanus sich gewünscht, sogenannte Arpilleras auszustellen. Es handelt sich dabei um textile Wandbehänge mit bunten szenischen Motiven, meist hergestellt in kollektiver Arbeit von Frauen. Arpilleras waren vor allem während der Zeit der Militärdiktatur in Chile ein populäres Mittel der Repräsentation und Überlieferung, aber auch eine Einkommensquelle für die besonders von Armut und Prekarisierung betroffene weibliche Bevölkerung (Agosín, 2008). Die Historikerin Lessie Jo Frazier bezeichnet Arpilleras als »quilted depictions of state violence« (Frazier, 2007, S. 44). Gängige Motive waren demnach Darstellungen von Demonstrationen, Verhaftungen, Folter und Hinrichtungen. Auch wenn zur Zeit der Pinochet-Diktatur der Salpeterabbau im Norden Chiles nur noch eine marginale Rolle spielte, gibt es doch eine deutliche Verbindung zwischen diesen historischen Schichten und auch zu den Arpilleras. So nahmen soziale Bewegungen während der Zeit der Militärdiktatur expliziten Bezug auf die Arbeiter\*innenbewegung der Salpeterära. Die »Cantata Santa Maria de Iquique«, ein Lied, das dem Massaker an tausenden Salpeterarbeiter\*innen während des Streiks in Iquique 1907 gedenkt, wurde beispielsweise zu einer wichtigen Hymne des Widerstandes gegen das Pinochet-Regime (ebd., S. 107ff, siehe auch Kap. 6.1). Arpilleras sind vor diesem Hintergrund ein wichtiges Medium der Überlieferung und finden als solches auch in Kontexten der zeitgenössischen Kunst Beachtung. Richenberger verweist hier etwa auf die Musikerin und bildende Künstlerin Violetta Parra, deren Arpilleras u.a. 2022 im chilenischen Pavillon der Venedig Biennale ausgestellt waren. Parra verstand ihre textilen Wandbehänge als Teil eines Gesamtwerkes, das sich aus ihren Protestliedern aus der Zeit Pinochets ergibt, als »songs that paint themselves« (Mudu, 2022; Plante, 2019).

Arpilleras können hier als Beispiele einer *infrastructure of feeling* im oben beschriebenen Sinne betrachtet werden, als Vehikel und Bedingung einer sinnlich-affektiven Form der Auseinandersetzung mit einer spezifischen Geschichte und ihrem Fortdauern in der Gegenwart. »The arpilleras always give the impression of an opening«, schreibt Marjorie Agosín, »of one being able to touch them and live with them – not necessarily as a mere decoration, but as art that will last for a long time in the memory« (Agosín, 2008, S. 62, H.i.O.). Was die Ausstellungsmacherinnen sich

durch die Inklusion von Positionen wie diesen in der Ausstellung erhofften, war, zu zeigen: »Chile erinnert anders« (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025). Arpilleras als kollektives Medium der Erinnerung, aber auch Sound-Arbeiten als Referenz an vor allem in Indigenen Communities zentrale Formen der oralen Überlieferung sollten dabei Modi des Erzählens erproben, die die im Sloman-Archiv, in der *Peking* als musealem Artefakt oder dem Chilehaus als Architektur mit Welterbestatus angelegten Narrative verkomplizierten – »letztendlich auch anfassbar, aber nicht als Architektur oder Schiff, sondern in einer künstlerischen Transformation« (ebd.).

Dabei ist eine polyphone Ästhetik im oben umrissenen Sinne keinesfalls auf Praktiken und Phänomene einer »als *high art* verstandene[n] Kunst oder auf das Schöne« beschränkt, sondern ist explizit und immer »in Verbindung mit je spezifischen Bedingungen, Möglichkeiten und Effekten von Wahrnehmung und Vernehmbarkeit, Sinnlichem und Sinnhaftem« zu denken (Bempeza et al., 2019, S. 7, H.i.O.). In diesem Sinne, so wird in den Ausführungen der Kuratorinnen des Hafenmuseums deutlich, geht es explizit um ein Aufbrechen von Deutungshoheit, in welchem Kunst zwar eine Rolle spielt oder spielen kann, dabei aber immer in einen größeren Kontext des Gesamtprojektes Hafenmuseum und der sich in ihm kreuzenden narrativen Linien eingebunden ist. So führen sie aus, die beschriebenen Positionen als deutliche Intervention in die hegemoniale Lesart der *Peking* zu verstehen. Mit ihrer Hilfe sollte die ästhetische Erscheinung des Schiffes und seine Diskursivierung quer zu der im vorherigen Kapitel beschriebenen nautischen Nostalgie durchkreuzt werden, solle ein Spannungsverhältnis hergestellt werden zwischen den im Kubus ausgestellten Fotografien und dem Schiff selbst und ausgehend davon eine deutliche Differenz und Mehrstimmigkeit innerhalb der musealen Narrative hergestellt werden. Besonders deutlich wird dies in einer von Richenberger und Sylvanus im Interview formulierten Überlegung, digitale Reproduktionen von Arpilleras auf die *Peking* zu projizieren und so »während des ganzen Jubiläums des Chilehauses die *Peking* [...] durch Chilen\*innen in Besitz nehmen« zu lassen (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025). »Hijacking the *Peking*«, nennt Kuratorin Sylvanus diesen Horizont einer kritischen Auseinandersetzung mit dem Schiff, die in die etablierten Narrative interveniert und seine Involviertheit in die verwobenen Zusammenhänge der transkontinentalen Geschichte der Salpeterära und ihres Nachlebens in Chile vor Augen führt. So sei es ihr ein Anliegen für die zukünftige Arbeit des Hafenmuseums und des Umgangs mit der *Peking*, neue Narrative zu entwickeln und sie den etablierten entgegenzustellen, »weg von diesen linearen Erzählungen und weg von dieser Seefahrer-Nostalgie, von den Cap Horniers. Sondern eher: *to pirate the Peking*« (Nina Sylvanus, Interview am 26.07.2024).

Alle diese Ansätze wurden jedoch, wie in Kapitel 6 bereits geschildert, nicht realisiert. Die Gründe dafür sind mannigfaltig und waren mir im Zuge meiner Forschung nur bedingt zugänglich. Klaus-Bernhard Staubermann, der Direktor des Hafenmuseums, führt diesbezüglich »logistische Gründe« an und sagt: »Wir haben das in der Kürze der Zeit mit unseren Ressourcen nicht hinbekommen.« (Klaus-Bernhardt Staubermann, Interview am 10.02.2025) So waren es wohl einerseits Budgetfragen, die die Ausstellungsmacher\*innen dazu zwangen, mit dem Vorhandenen zu arbeiten: auf materieller Ebene mit den Fotografien des Sloman-Archivs und der bestehenden Architektur des Kubus im Schuppen 50A, auf inhaltlicher Ebene auf Basis vorhandener Recherchen, die primär auf deutschen Archiven und Quellen beruhten. Wie Ursula Richenberger berichtet, spielten aber auch institutionelle und strukturelle Gründe eine Rolle. So sei der Integration der beschriebenen chilenischen Perspektiven auch mit dem Einwand begegnet worden, »dass künstlerische Positionen nicht im Fokus des Deutschen Hafenmuseums liegen. Und dass die chilenische Perspektive tiefergehend wissenschaftlich erforscht werden muss und nicht durch punktuelle Positionen [...] abgedeckt ist« (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025). Diese hierarchisch getroffene Entscheidung nachzuvollziehen und das in ihr implizierte Verständnis von Wissenschaft, dem Verhältnis von legitimem und illegitimem Wissen sowie der Rolle des Museums herauszuarbeiten, wäre für sich genommen ein lohnendes Projekt, das an dieser Stelle jedoch aus Gründen der Zugänglichkeit sowie des Platzes nicht verfolgt werden kann. Vielmehr sollen die beschriebenen, letztlich nicht realisierten Teile der Ausstellung als Teil einer Spekulation über ein *mögliches* Hafenmuseum, über das Hafenmuseum als Logistisches Museum verstanden werden. Sie geben eine Ahnung davon, was im Umgang mit der *Peking* möglich wäre, welche Potenziale für vielstimmige kuratorische Prozesse in ihr angelegt sind. Sie verweisen auf die ästhetische Dimension einer Logistik des Musealen, die sinnliches Erleben und Erfahren produktiv macht, die das Potenzial der *Peking* als kritische Infrastruktur aktiviert. Die Formulierung »hijacking the *Peking*«, die Nina Sylvanus ins Spiel bringt, eröffnet dabei einen Blick auf einen Umgang mit dem Schiff, der dieses gegen den Strich liest und seine räumliche und zeitliche Komplexität politisch produktiv macht – und zwar entgegen einer hegemonialen Logistik des Musealen sowie der kapitalistischen Logistik der Salpeterroute. Die von Richenberger und Sylvanus vorgeschlagene Projektion von Motiven, die auf die subversive und kollektive Form der Bildproduktion in den Arpilleras und auf chilenische Erinnerungspraktiken im Kontext von Militärdiktatur und Extraktivismus verweisen, impliziert exemplarisch ein Überschreiben, ein Aneignen der Materialität der *Peking* und ihrer hegemonialen Bedeutung. Der Satz »Hijacking the *Peking*« ist damit komplementär zu den im vorherigen Kapitel beschriebenen Vermittlungspraktiken zu verstehen, als ein Weiterdenken und Durchkreuzen des Diktums »den Laderaum befragen« (siehe Kap. 6). Er bringt die in dem Schiff angelegten Verbindungen zwischen Hamburg und Chile wortwört-

lich an die Oberfläche und macht so ihre Relationalität erfahrbar, auch jenseits des umgrenzten und auf zusätzliche Kontextualisierung angewiesenen Inneren des Schiffes, in einer dessen Materialität überlagernden ästhetischen Form.

Dabei, so muss an dieser Stelle angemerkt werden, ist es mit Vorsicht zu betrachten, wenn Andaur und die zitierten Museumsmacherinnen künstlerischen Positionen eine allzu große Verantwortung aufbürden, wenn diesen allein die Aufgabe zukommt, dem hegemonialen Narrativ entgegenzutreten. So besteht die Gefahr, dass Kunst hier als *easy way out* instrumentalisiert wird, als einfache Möglichkeit, um einen Haken hinter die Frage nach kritischen und gegenwartsrelevanten Perspektiven in Ausstellungskontexten zu setzen. So zeigt sich etwa in der Präsentation im MARKK ein Problem, das symptomatisch ist für die Integration künstlerischer Positionen in vielen (kultur)historischen Ausstellungen. Die Arbeiten, die überwiegend kritische Blicke auf das Erbe der Salpeterzeit werfen und auch deren Kontinuitäten in gegenwärtigen extraktiven Zusammenhängen in den Vordergrund stellen, erscheinen dort in weiten Teilen losgelöst von den historischen Fotografien, die den Großteil des Ausstellungsraumes ausfüllen. Folgen Besucher\*innen der vorgesehenen Laufrichtung der Ausstellung, befinden sich die künstlerischen Arbeiten am Ende des Rundgangs, sind dem Hauptteil nachgelagert und wirken fast wie ein Anhang, eine nicht zur eigentlichen Schau gehörende Erweiterung.

Auch der von den Akteurinnen des Hafenmuseums formulierte Wunsch, mit chilenischen Künstler\*innenn zusammenzuarbeiten, ihre Stimmen in dem Ausstellungsprojekt und auf der *Peking* sichtbar zu machen, ist allein noch kein Garant für eine echte Vielstimmigkeit, eine echte Diversifizierung und Dezentrierung der Perspektive. Wie Bempeza et al. schreiben, ist die Inklusion minoritärer, außerinstitutioneller und nicht-westlicher Positionen in Ausstellungen und anderen ästhetischen Kontexten häufig wenig mehr als eine »wohlmeinende [...], aber nicht minder koloniale[...] Geste eines Reinholens ›fremder‹ Personen und Positionen« (2019, S. 8). In diesem Sinne besteht auch hier die Gefahr, dass das Label ›chilenisch‹ monolithisch wird, die Differenzen innerhalb und zwischen in Chile verorteten Debatten und Subjektivierungsweisen überschreibt und stattdessen ein pauschales Begehren nach dem *Anderen*, nach dem dem Kosmos der europäischen Institution scheinbar Äußerlichen befriedigt.

Ist man sich dieser Problematiken und Risiken aber bewusst, so verweist der programmatische Satz »Hijacking the *Peking*« auf die Möglichkeit einer *anderen* Logistik des Musealen, einer gegenlogistischen musealen Praxis. Eine erste konkrete Ahnung davon, wie eine solche Praxis aussehen könnte, gibt das Projekt *Decolonial Gaze*, das im Sommer 2023 von der Hamburger Kulturinstitution Kampnagel initiiert und unter Beteiligung (exil-)chilenischer Kulturschaffender sowie teils auch des Hafenmuseums realisiert wurde. Den Kern des Projektes bildete eine digitale Augmented

Reality-App, die von den Macher\*innen als »immersives, digitales Werkzeug zum Verständnis von Kolonialität und zur Schaffung neuer Formen der Erinnerungskultur« bezeichnet wird (Kampnagel, 2023). Angelegt als längerfristig nutzbare Infrastruktur zur kollektiven Auseinandersetzung mit verschiedenen, (post-)kolonialen Kontexten nahm das Projekt die »Verbindung zwischen Santiago de Chile und der Hansestadt Hamburg, die auf dem Salpeter-Abbau beruht«, zum Ausgangspunkt (ebd.). Das bereits in Kapitel 6 ausführlich betrachtete Chilehaus und die frisch restaurierte *Peking* werden dabei als Referenzpunkte benannt, anhand derer diese Verbindung in Hamburg verankert und sichtbar gemacht werde. Ausgehend von diesen materiellen Zeugnissen und mithilfe der App sollte »die große Distanz zwischen den Kontinenten« überwunden und die Ergebnisse einer künstlerischen Spurensuche »in Hamburg, der Stadt der Profiteure, und in Chile, dem Land der Ausgebeuteten« zugänglich gemacht werden (ebd.).

Der erste Teil des Projektes wurde Anfang 2023 im Zuge des Theaterfestivals Santiago à Mil in Chile präsentiert.<sup>1</sup> Anweisungen auf ihrem Handydisplay befolgend bewegten Besucher\*innen sich durch die Cité Cienfugos, ein historisches Arbeiter\*innenquartier im Zentrum Santiagos, das heute vor allem von Migrant\*innen aus Peru, Ecuador und Haiti bewohnt wird – ähnlich wie die Vorstädte von Iquique, die mir auf meiner Reise mit Rodolfo Andaur als aktualisierte Spiegelbilder der Salpeterstädte erschienen. Auf den Displays der Telefone erscheint ein digitales Modell des Chilehauses, das die einfachen Architekturen der umgebenden Arbeiter\*innenhäuser überlagert. Auf der Tonebene kommentiert ein als »digital Zeitgeist« eingeführter Sprecher, das Chilehaus sei eine »simulated wound. A palace of Hamburg's merchant supremacy. Born out of the pain of war loss« (Barría Jara, 2023, H.i.O.). Die Geschichte des Salpeters ist keine abgeschlossene, so wird hier deutlich, sondern schreibt sich fort in Architekturen und Erfahrungen – und muss als solche am Leben und im Bewusstsein gehalten werden. »What makes something become a museum?« (ebd.) fragt der digitale Zeitgeist und führt sein Publikum weiter in Richtung des Hauptbahnhofs von Santiago. Auf der Fassade des Bahnhofsgebäudes erscheint ein digitales Modell der *Peking*, und der Zeitgeist fragt:

A beautiful museum... empty? A ship that exhibits itself as a museum. Its hull, the old holds are a huge sounding board where who knows what unsuspected memories dwell. An enormous and empty sounding board ready to be filled by whatever we can imagine. (ebd.)

1 Da ich nicht persönlich an der Veranstaltung in Santiago de Chile teilnehmen konnte, stützt sich die Beschreibung des ersten Teils von *Decolonial Gaze* ausschließlich auf das Script des Rundgangs und Gespräche mit den Macher\*innen.

Der zweite Teil des Projektes, der noch im selben Jahr im Rahmen des Life Art Festival in Hamburg vorgestellt wurde, griff diese Fragen auf. Ausgangspunkt war diesmal das reale, aus Backsteinen gemauerte Chilehaus im Kontorhausviertel. Während das Publikum den Bau umrundet, erhält es einen groben Überblick über die Geschichte des Salpeterhandels, erfährt von dem Massaker von Iquique (siehe Kap. 6.1), von den über 3000 im Auftrag der Salpeterbarone erschossenen Arbeiter\*innen, von der Komplizenschaft zwischen Unternehmern, Staat und Militär und von der identitätsstiftenden Wirkung, die dieses historische Trauma für die chilenische Arbeiter\*innenbewegung hat. »If we now link the current situation with historical Knowledge«, schließt der digitale Zeitgeist,

we see the direct connection of cause and effect. Here in Hamburg, the city of profiteers, we are faced with representative architecture. In Chile, we see ghost towns, environmental damage and a social gap that continues to this day, leaving the poor poor and the rich rich. The shadow cast by the Chile House reaches into the future. It is time to look at the shadow. (Jessen & Pina, 2023)

Es geht an dieser Stelle nicht darum, das Projekt, geschweige denn die App an sich, als Lösung des Problems zu präsentieren, als das kritischere, das vielstimmigere, das bessere Logistische Museum. Dennoch stecken in ihm Aussichten darauf, was möglich ist, wenn ein polyphoner Ansatz auf die *Peking* und ihre Geschichte in Anspruch gebracht wird: Historische Wissensbestände verbinden sich mit gegenwärtigen Problemstellungen; Kooperationen zwischen deutschen und chilenischen Institutionen werden initiiert und verkomplizieren das Bild, das sich allein in Hamburg, Santiago oder Iquique nicht in Gänze erfassen lässt; Die Position der subalternen Subjekte von gestern und heute rückt in den Blick, das Verständnis für die Kontinuitäten einer Form des extraktivistischen und logistischen Wirtschaftens verdichtet sich. Und schließlich: Der Laderaum der *Peking* wird als Resonanzraum (»sounding board«) verstanden, in dem all das verstärkt werden kann, in dem unerwartetes Wissen aktiviert und Geschichte(n) freigelegt werden können und der mit neuen Inhalten gefüllt werden kann. Hier zeigt sich, wie ein *hijacking* der *Peking* aussehen könnte. Sie wurde als digitales Modell gekapert und nach Chile überführt, damit dort ihr Laderaum befragt werden kann. Nicht nur wird die in ihm aufbewahrte Geschichte aus ihm herausgeholt, er wird auch mit Neuem befüllt: mit neuen Erzählungen, Fragen, Stimmen, Fantasien.

### 7.3 Gegenlogistische Museumspraxis

Die hier aufscheinende Form des polyphonen Arbeitens gegen die hegemoniale Logistik, so möchte ich in diesem Kapitel spekulativ vorschlagen, kann in Resonanz mit dem Begriff der *counterlogistics* gedacht werden. Dieser Begriff ist verankert in militant-antikapitalistischen Debatten, die sich in den 2010er Jahren im Nachklang der vor allem US-amerikanischen Occupy-Bewegung formierten (Chua, 2014; Bernes, 2015; Anonym., 2015).<sup>2</sup> Ausgehend von der Einsicht, dass das Kapital in seiner gegenwärtigen Form auf unbedingte Weise auf die kontinuierliche Zirkulation von Waren und die präzise Steuerung von Materialströmen angewiesen ist (siehe Kap. 3.2), stellen diese Debatten die Frage, welche strategischen Optionen sich aus der Intervention in eben diese Ströme und ihre Steuerungsmechanismen ergeben. Als prominente Beispiele für counterlogistische Praktiken werden dabei immer wieder die Blockade des Hafens von Oakland durch zehntausende Protestierende der Occupy Oakland-Bewegung im Jahr 2011 (Bernes, 2015; Degenerate Communism, 2015) oder auch die wiederholten Unterbrechungen von Zugverbindungen und Pipelines durch Idle No More und andere Indigene Bewegungen in Kanada und den USA genannt (Cowen, 2020; Estes, 2019; Mazer, 2017). Interessant an dieser Stelle ist dabei weniger die unmittelbare materielle Praxis der Blockade selbst (Chua & Bosworth, 2023), sondern deren kognitive und affektive, die Ebene des Subjekts und der Subjektivierung betreffende Dimension. Wie Jasper Bernes (2015) schreibt, setzen counterlogistische Praktiken ein Wissen darüber voraus, wie die Ströme des Kapitals verlaufen, an welchen Punkten eine mögliche Intervention anzusetzen habe, aber auch, an welcher Position in den globalen Operationen des Kapitals sich die Blockierenden selbst befinden, was ihre eigene Situierung innerhalb der Zusammenhänge ist, in die sie mit ihren Aktionen eingreifen. Er folgert daraus:

We might imagine, then, a logistics against logistics, a counter-logistics which employs the conceptual and technical equipment of the industry in order to identify and exploit bottlenecks, to give our blockaders a sense of where they stand within the flows of capital. (ebd., S. 37)

Mithilfe kognitiver Operationen den eigenen Standpunkt innerhalb der Ströme des Kapitals zu bestimmen, das führt zurück zu den in Kapitel 4 mit Jameson (1991, 1984) und Toscano und Kinkle (2015) formulierten Überlegungen zu ästhetisch-kognitiven

2 Wie der Begriff der Logistik selbst verweist auch der der Counterlogistics auf eine – in seinen antikapitalistischen Verwendungen meist übersehene – militärische Genealogie. Bereits 1992 verfasste ein Offizier der US Army ein Papier mit dem Titel »Snapping the Achilles' Heel: The Counterlogistics Fight«, in welchem u. a. am Beispiel der Operation Desert Storm im zweiten Golfkrieg die strategische Bedeutung von Angriffen auf die Logistik des Gegners herausgestellt wird (Bennion, 1992).

Kartierungen des globalen Kapitalismus. Die von Bernes hier vorgeschlagene counterlogistische Operation, das ihr zugrunde liegende und durch sie hergestellte Verständnis für die eigene Situiertheit, steht in diesem Sinne in unmittelbarer Relation zu der von Jameson problematisierten »incapacity of our minds [...] to map the [...] network in which we find ourselves caught as individual subjects.« (Jameson, 1984, S. 80)

Analog zu der auch von Bernes explizit aufgegriffenen Forderung Jamesons (siehe Kap. 4.3), dem durch Praktiken der kognitiven Kartierung zu begegnen – »to give [people] a sense of where they stand within the flows of capital« (Bernes, 2015, S. 37) –, gilt es hier also, Subjekten die eigene Situiertheit in den globalen Relationen des Spätkapitalismus vor Augen zu führen. Dabei geht es nicht um die Wiederherstellung einer solchen Totalität, das wäre ein zum Scheitern verurteiltes Vorhaben. Auch ist es ungenügend, dies allein als ein ideologiekritisches Projekt zu begreifen, das eine historische Bewegung der Desorientierung und Entfremdung rückabwickeln möchte. Auf dem Spiel steht vielmehr ein durch ästhetische Formen und Praktiken vermitteltes Sich-Gewahr-Werden über die Verhältnisse, die diese Orientierung verunmöglichen und damit das Schaffen von Möglichkeiten der Intervention in eben diese Verhältnisse. So fordert auch Alberto Toscano »to think of logistics not just as the site of interruption, but as the stake of enduring and articulated struggles« (Toscano, 2011). Hierin klingt die Möglichkeit einer emanzipatorischen Wendung der Logistik selbst an, die nicht von der radikalen Negation und Störung des Bestehenden ausgeht, sondern eher an dessen Rekonfiguration interessiert ist, an dem Umwidmen derjenigen Strukturen, die bisher der Verwertungslogik des Kapitals dienten, im Sinne einer emanzipatorischen, anderen Form des Wirtschaftens und Lebens.

Nun entwerfen sowohl Bernes als auch Toscano global angelegte Szenarien, die auf eine umfassende Umwälzung der Produktions- und Lebensverhältnisse abzielen. Auch beziehen sie sich wie Jameson explizit auf eine spezifische Konfiguration des globalisierten Kapitalismus und eine damit einhergehende *structure of feeling*, die vor allem in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts Gestalt annahm. Ihre Argumente mögen vor diesem Hintergrund nicht als die intuitivsten Bezugspunkte erscheinen, um die museale Auseinandersetzung mit dem historischen Komplex des Salpeterhandels zu informieren.

Zwei Anmerkungen sind also an dieser Stelle nötig. Zum einen habe ich im vorherigen Kapitel entlang des Konzeptes der *operations* von Mezzadra und Neilson (2019) gezeigt, dass vieles, was heute als für den sogenannten Spätkapitalismus spezifisch beschrieben wird, mindestens latent, wenn nicht offensichtlich bereits in den Operationen des Salpeterhandels angelegt ist. Die Verflechtung von europäischem Kapital mit extraktiven Industrien in Lateinamerika, die Prozesse der Finanzialisierung und Territorialisierung und die konstitutive Bedeutung logisti-

scher Infrastrukturen und Praktiken in einem globalen Netz der Verwertung sind die zentralen Elemente, die sich bereits um die Jahrhundertwende in den Zyklen des »Weißen Goldes« und der sich zwischen Europa und Chile entspannenden Industrie formieren. Insofern kann durchaus eine historische Linie gezogen werden zwischen den von Bernes, Toscano und Jameson vor allem avisierten Kontexten und dem Gegenstand des Hafenmuseums.

Zum anderen müssen aber, um die genannten politökonomischen und revolutionstheoretischen Überlegungen für die Frage eines kritischen musealen Umgangs mit den Zusammenhängen des Salpeterhandels und seiner Logistik nutzbar zu machen, diese in ein anderes Register verschoben werden. Sie müssen von einer ökonomischen zu einer ästhetischen, von einer globalen zu einer in einem spezifischen diskursiven und geografischen Kontext situierten Frage transponiert werden – ohne dabei die enge Verflechtung dieser beiden Seiten aus dem Blick zu verlieren. Die Frage lautet folglich: Was lässt sich aus den Argumenten einer counterlogistischen Theorie und Praxis lernen für eine museale Praxis und ihre Erweiterung, die von Artefakten der kapitalistischen Logistik ausgeht, mit einem hegemonialen Diskurs der Fetischisierung dieser Artefakte konfrontiert ist, diesem jedoch eine gegenhegemoniale, relationale Sicht entgegensetzen will?

Dafür ist es entscheidend, Logistik als relationale Logik zu denken, als Operationsweise, die in ihrer historischen Genealogie auf kapitalistische und koloniale Zusammenhänge verweist, die aber, wie in Kapitel 5.3 argumentiert wurde, auch die Möglichkeit einer *anderen* Form der Relationalität impliziert. So wird es möglich, sich einen kritischen Umgang mit dem historischen Kontext der *Peking* und ihrer relationalen Position zwischen Hamburg und Chile vorzustellen, die nicht primär in die kapitalistische Logistik des Salpeterhandels und seiner Nachwirkungen interveniert, sondern vor allem in die hegemoniale Logistik der Musealisierung dieser Zusammenhänge.

## Relationen aktivieren

Eine solche Intervention darf sich dabei nicht in der reinen Negation, der radikalen Ablehnung der oben für den Hamburger Kontext beschriebenen nautischen Nostalgie (siehe Kap. 6.2) oder der musealen Inszenierung der Ruinen in der Atacama-Wüste erschöpfen. Vielmehr muss sie ein produktives Moment bestärken, das von dem Bestehenden ausgehend auf etwas Neues, etwas Anderes abhebt. In diesem Sinne ist, wie die anonymen Herausgeber\*innen eines Readers, in welchem auch Jasper Bernes' Text enthalten ist, Counterlogistik nicht nur die Praxis der Unterbrechung logistischer Ströme (Anonym, 2015). Vielmehr impliziert sie immer auch das Ziel, neue, emanzipatorische Verbindungen zu etablieren: »It is a matter of blocking those flows that constitute the material and metaphysical tissue of this world, while simultaneously *enhancing our own ethical connections, movement, and friendship*.« (ebd.,

S. xii, Herv. MR) Daran muss auch einem Logistischen Museum gelegen sein: an der Etablierung und Erforschung von Verbindungen, Bewegungen und Assoziationen entlang und quer zu den Verbindungen der kapitalistischen Logistik, in diesem Fall: der extraktivistischen Logistik zwischen Europa und Chile.

Das strategische Ziel ist dabei eine Form der relationalen Bezugnahme, des Schaffens von transversalen Beziehungen, die der historischen Logistik des Salpeterhandels und ihrer gegenwärtigen Fortführungen ebenso wie ihrer hegemonialen Narrativierung entgegenläuft, sich in ihrem Inneren einnistet und sie von dort unterminiert. Dies hat auch mit einer realistischen Erwartung an das zu tun, was eine Institution wie das Hafenmuseum zumindest theoretisch leisten kann und was man von ihr verlangen kann. So ist es kaum eine realistische Option, dass das Museum sich in militanten Interventionen gegen die globalen Kapitalzyklen engagiert. Es ist eine bürgerliche Institution mit all den Ambivalenzen von regressiven und emanzipatorischen Elementen, die dies impliziert. Was man von ihm einfordern kann und muss, ist jedoch eine kritische, aktivierende Praxis; eine, die den Blick auf die Verhältnisse schärft, die Räume für Austausch und Kooperation öffnet, die Möglichkeiten zur Verfügung stellt für ergebnisoffene und gemeinsame Prozesse der Wissensproduktion.

Dabei stellt sich an zentraler Stelle auch die Frage der Subjektivität, der subjektivierenden Kapazitäten des Museums, die in Kapitel 5.3 als eine Frage der institutionalisierten *Whiteness* und einer damit korrespondierenden Logistik des Musealen kritisch diskutiert wurde. Diese, so habe ich dort argumentiert, ist in ihrer hegemonialen Form vor allem eine Logistik der Trennung und der Unterscheidung. Sie vollzieht einen Bruch zwischen denjenigen, deren Stimme gehört wird, die sichtbar sind, deren Standpunkt valorisiert wird, und denjenigen, denen dies verwehrt bleibt, die keinen Standpunkt haben, die eher Objekt als Subjekt sind. Eine counterlogistische Intervention in diese Logistik der Aufteilung und Unterscheidung müsste die Frage nach ihrem Subjekt und dessen Position radikal in den Mittelpunkt stellen. Dies ist es, was das MAS, wie in 5.3 ausführlich dargelegt, verpasst. Dort ist die zentrierte Position die einer hegemonialen, mit der ordnenden Macht der Logistik ausgestatteten Instanz, die Sichtbarkeiten verteilt und die Zirkulation von Stimmen und Diskursen streng reguliert. Um das zu vermeiden, müsste das Hafenmuseum von vornherein an der Etablierung von Assoziationen zwischen Akteur\*innen und Orten in Chile und Deutschland arbeiten, müsste quer zu den durch die historische Lieferkette des Salpeters etablierten Machtverhältnissen agieren.

Als ein Schritt in diese Richtung können die – wenn auch vorerst gescheiterten – Bemühungen der Museumsmacher\*innen verstanden werden, durch die Einbindung chilenischer Künstler\*innen und Aktivist\*innen in die Präsentation *Unbequeme Erinnerungen* eine »Übermacht chilenischer Positionen« (Ursula Richenberger, Interview am 08.01.2025) herzustellen, also die Frage der Autor\*innenschaft, des in

der Ausstellung sprechenden Subjektes, zu dezentrieren. Konsequenter wurde diese Programmatik in dem beschriebenen Projekt *Decolonial Gaze* von Kampnagel realisiert. Hier wurde die Zusammenarbeit entlang der historischen Lieferkette zum strukturierenden Element der kulturellen Arbeit gemacht, wurde die Spurensuche und Zusammenarbeit zwischen »Hamburg, der Stadt der Profiteure, und [...] Chile, dem Land der Ausgebeuteten« (Kampnagel, 2023) in den Mittelpunkt gestellt. Eine Allianz von deutschen und chilenischen Kulturarbeiter\*innen und Aktivist\*innen erprobt darin einen in diesem Sinne counterlogistischen Umgang mit Geschichte. Entlang der digitalen Infrastruktur der App und auf Grundlage eines vielstimmigen Wissensbestandes über die historische Lieferkette des Salpeterhandels wird eben diese Geschichte mobilisiert und von einem Punkt der Lieferkette zum anderen bewegt. Dort eröffnet das Projekt in einem jeweils spezifischen räumlichen und diskursiven Setting neue Perspektiven, die dem Publikum einen Blick auf die relationalen Zusammenhänge bieten und zur kritischen Reflexion dieser anregen.

Ebenso wie an der institutionellen Zusammenarbeit zwischen Kulturschaffenden an verschiedenen Punkten der logistischen Netze muss einer gegenlogistischen Praxis aber daran gelegen sein, auch Positionen außerhalb institutioneller Strukturen zu berücksichtigen, im Sinne von Bempeza et al. »den Austausch mit weniger hegemonialen Perspektiven und Problematisierungen« zu suchen (2019, S. 7). Wie bereits in den oben geschilderten Episoden aus der Atacama-Wüste sichtbar wurde, zählen dazu nicht zuletzt diejenigen, die am unmittelbarsten von den Kontinuitäten der Salpeterära betroffen sind und die gleichzeitig wohl über die eingeschränktesten Möglichkeiten der Artikulation und des Handelns verfügen: die enorm prekarierten Arbeiter\*innen des gegenwärtigen Bergbaukapitalismus. So führt auch Rodolfo Andaur aus: »[W]e have to remember that a mining site needs people to work in it. And the current miners are totally different from the nitrate miners at the end of the 19th century, beginning of the 20th century.« (Rodolfo Andaur, Interview am 06.12. 2024) Anders als die hochgradig organisierten und militanten Arbeiter\*innen der Salpeterära, deren Kämpfe oft als Ursprung der chilenischen Gewerkschaftsbewegung beschrieben werden, seien die heutigen Arbeiter\*innen der Lithium- und Iodwerke in hohem Maße vereinzelt, schlecht organisiert und verfügten nicht nur über wenig Möglichkeiten der Intervention zur Verbesserung ihrer Verhältnisse, sondern auch über wenig Bewusstsein über diese Verhältnisse selbst:

[T]he social or political aspects of mining generate a new mood, a very passive mood in the current miners. That is also my worry. Because miners, or workers everywhere... we need to rescue the critical thinking in these people that suffer the violence of neoliberalism in many places, especially in the Atacama desert. (ebd.)

Die kuratorische Arbeit zum komplexen Erbe der Salpeterzeit versteht er in diesem Sinne nicht zuletzt als ein didaktisches, im besten Sinne pädagogisches Projekt, das die Subalternen des gegenwärtigen »mining capitalism« (Galaz-Mandakovic & Rivera, 2023, S. 3) für ihre eigene Situation sensibilisiert. Dies tangiert auch die Frage nach dem Subjekt des Museums. Es geht dann nicht länger nur darum, einen Raum der Repräsentation zu schaffen, in welchem minoritäre Positionen Sichtbarkeit erlangen und vom deutschen Museumspublikum rezipiert werden können. Vielmehr geht es hier um konkrete kognitive und affektive Effekte, um die Behauptung kritischen Denkens und Fühlens gegen die objektifizierende und entmündigende Macht der Logistik. Es geht um eine Subjektivierungsweise, die der durch die Verhältnisse hervorgebrachten »passive mood«, die Andaur den Arbeiter\*innen in der Atacama-Wüste attestiert, mit der Möglichkeit einer anderen, aktivierenden, ermächtigenden Form der Subjektivierung begegnet. Gefragt sind an dieser Stelle also *infrastructures of feeling*, die einerseits auf die den Strömen und Rhythmen des Bergbaukapitalismus ausgelieferten Subjekte ausgerichtet sind und andererseits das Ziel verfolgen, diese zu aktivieren und affizieren.

Gleichzeitig, so die hier formulierte Hoffnung, ist diese Arbeit der Aktivierung und Affizierung nur ein erster instrumenteller Schritt, um im Folgenden konkrete Prozesse des Austauschs und der Zusammenarbeit zu initiieren – zwischen Hamburg und Iquique, Westeuropa und der Atacama-Wüste, zwischen verschiedenen Knotenpunkten der historischen Lieferketten des Salpeterhandels und ihres Nachlebens. Auch hier scheint der strategische Horizont einer kognitiven und ästhetischen Kartierung der globalen Relationen entlang logistischer Ströme auf, im Sinne eines »set of aesthetic practices concerned with the transformation of one mood or *Stimmung* [...] into another (a mode of vital connection with the world).« (Flatley, 2008, S. 19, H.i.O.)

Zwar wird das Deutsche Hafenmuseum eine solche Arbeit in der Atacama-Wüste nicht leisten können und wollen. Was es aber zu dem Projekt beitragen kann, das kritische Bewusstsein für die Lebens- und Arbeitsumstände dort zu verstärken, ist es, in Hamburg, am anderen Ende der Welt, Sensibilisierungs- und Aufklärungsarbeit zu leisten. Es kann versuchen, ein deutsches Publikum über diejenigen Zusammenhänge zu informieren, die das in der *Peking* materialisierte Erbe der Salpeterzeit mit den heutigen Bergbaupraktiken in Chile und so wiederum mit den (in Kapitel 4.1 auch vom Stiftungsvorstand Hans-Jörg Czech als Beispiel genannten) Smartphones verbindet, die über Containerschiffe im Hamburger Hafen und schließlich in den Taschen der Museumsbesucher\*innen landen. Es kann das Potenzial aktivieren, ein Gefühl der Verbundenheit herzustellen, muss deutlich machen, wie die Lebensrealitäten der Minenarbeiter\*innen dort mit denen der Museumsbesucher\*innen hier zusammenhängen. Vielleicht, so eine zumindest latent vorhandene Hoffnung, kann es auch Möglichkeiten des konkreten Austausches schaffen und so einen wirklich

kollektiven Prozess der Vermittlung, des Erinnerns und der Intervention ermöglichen.

## In der Unterströmung der Logistik

Ist der durch seinen militanten Verwendungskontext geprägte Begriff der Counterlogistics an dieser Stelle tatsächlich geeignet, um das auf dem Spiel Stehende adäquat zu fassen? Ohne Frage bringt er viel Hilfreiches mit sich, zeigt die Optionen der Intervention in hegemoniale Logistiken der Verwertung und der Extraktion auf, die auch für ein Logistisches Museum relevant sind. Gleichzeitig stößt er aber da an Grenzen, wo er sich zu sehr in radikaler Unterbrechung und Störung verliert, wo der »fetish [...] of rupture« (Toscano, 2011) überwiegt und die Kritik zur reinen Negation wird. Dies auf das Museum zu übertragen, wäre nicht zielführend und verkennt die Potenziale der Institution, die trotz ihrer Ambivalenzen über wichtige infrastrukturelle Kapazitäten – Geld, Netzwerke, Räume – verfügt, die sich durchaus im Sinne eines emanzipatorischen und kritischen Projektes umwidmen und -nutzen lassen. Aus diesem Grund ist es geboten, die counterlogistische Intervention auf eine Weise zu rekalisieren, die sensibel ist für das in der Unterströmung der Logistik potenziell angelegte Miteinander, die fluide Assoziation und Kompliz\*innenschaft, wie sie auch in dem Projekt *Decolonial Gaze* aufscheint.

Eine solche Perspektive findet sich im Begriff der *paralogistics*, den ich von der Theatermacherin, Performancekünstlerin und Theoretikerin Sibylle Peters entlehne (Peters & geheimagentur, 2019). Peters formuliert diesen zur Beschreibung einer künstlerischen und aktivistischen Praxis, die sich in expliziter Anlehnung an die logistikkritischen Arbeiten von u.a. Deborah Cowen (2014) oder Stefano Harney und Fred Moten (2016) formiert. Sie versteht Paralogistik als einen kollektiven Modus des dissidenten Denkens und Handelns in, gegen und quer zu den logistischen Strömen der Gegenwart. Entsprechend der griechischen Vorsilbe »para«, die mit *neben*, *nebenher* oder *bei* übersetzt werden kann, zeichnet sich dieses Verhältnis nicht durch eine direkte Opposition aus, sondern durch ein komplexeres, schwerer greifbares Unterlaufen. »[P]aralogistics are related to logistics, as the paranormal is to the normal«, schreibt Peters. »In that sense, paralogistics talk to the ghosts of logistics and thorough them.« (Peters & geheimagentur, 2019, S. 210)

Anders als der Begriff der *counterlogistics* bezeichnet der der Paralogistik also kein radikales Dagegen, sondern eher ein mit der kapitalistischen Logistik in Resonanz, aber doch nicht im Einklang stehendes Arbeiten, eines, das ihre Verbindungen nutzt und ihren Strömen folgt, in diesen jedoch etwas anderes sucht als das, was sie auf der Oberfläche tragen. Er steht damit im Dialog mit dem, was Stefano Harney und Fred Moten mit dem nur schemenhaft definierten Konzept der »logisticality« (Harney & Moten, 2013, S. 92) beschreiben. Sie bezeichnen damit eine Form des subversiven und solidarischen Miteinanders inmitten der logistischen Mächte,

eine bis in den Laderaum der Sklav\*innenschiffe zurückzuverfolgende Praxis der Kollektivität und Solidarität, eine »aesthetic sociality of the shipped« (ebd., S. 96). Das Verhältnis des Begriffes zu dem der Logistik ist komplex. Logistikalität ist weder Teil der Logistik, noch ihr radikales Gegenteil. Sie übernimmt vielmehr ihre Logiken und Operationsweisen, lenkt diese aber um und macht daraus etwas Anderes, etwas im politischen Sinne Produktives, Emanzipatorisches, über den Verwertungszwang und die unterteilende Macht der Logistik Hinausreichendes. So grenzt Stefano Harney an anderer Stelle das Konzept der Logistikalität explizit von dem der Counterlogistics ab. Letztere seien zwar an vielen Stellen eine (überlebens)wichtige Strategie, verstellten jedoch ebenso oft den Blick auf andere Formen der Selbstbehauptung im logistischen Kapitalismus, indem sie lediglich zwei Optionen anböten:

[T]ake over logistics or abolish it (or most of it). Logisticality is something else and therefore does not confront that choice. The term logisticality we use to suggest we have the capacity to anticipate and exceed logistics. Or the term (and the term does not matter just the concept) might help us reverse our view, and our practice. We suggest our logisticality is prior [...], that our abilities to move each other and access each, our movement through and within each other and in and with the earth, comes first. (Harney et al., 2018, S. 108)

Instruktiv sind an dieser Stelle vor allem die in einer solchen Logistikalität und einer sich daraus speisenden paralogistischen Praxis angelegten Subjektivierungsweisen. Diese beruhen auf der geteilten Erfahrung, Teil der globalen Relationalität des logistischen Kapitalismus zu sein und leiten daraus eine Praxis der Differenz und der gegenseitigen Resonanz ab, die wiederum ein kollektives Arbeiten in, gegen und mit der Logistik ermöglicht. »Paralogistics provide answers to the question of how to act together in ever changing entanglements of people, things and oceans« (Peters & geheimagentur, 2019, S. 209), fasst Peters ein solches Programm zusammen.

Dies ist es, was auch ein Logistisches Museum leisten muss: die Verflechtungen und Resonanzen aufzeigen zwischen Orten, Räumen, Menschen und Institutionen, die gleichzeitig getrennt und verbunden sind durch den Ozean, und die diesen kreuzenden logistischen Transportrouten und entlang davon Allianzen und diskursive Verbindungen entwickeln. Kurz: Der trennenden und ordnenden Macht der Logistik, die Subjekte zur Verfügungsmasse in den Zyklen der globalen Zirkulation macht, eine Form der Subjektivierung und der Resonanz entgegensetzen, die genau daraus Kraft schöpft und sie in Allianzen und ein gemeinsames Arbeiten umlenkt.

Die Hoffnung auf eine solche Praxis, die Austausch und Kollektivität ermöglicht und darin Subjektivität neu denkt, formuliert auch Rodolfo Andaur mit Blick auf die *Peking*:

I think the *Peking* provides a very good connection between Chile and Germany. So it is important to look for another narrative that opens up dialogues. To open these dialogues is also a way to get close to each other, and to interconnect. And I think that is the way to work now. (Rodolfo Andaur, Interview am 06.12.2024)

Einander näher kommen, Verbindungen schaffen, Dialoge eröffnen, Allianzen schmieden – das sind die Möglichkeiten, die sich bieten, wenn die Logiken der Logistik gegen den Strich gelesen werden. Wo vor hundert Jahren die extraktivistischen Ströme des Salpeterhandels flossen, da ist auch eine Unterströmung, in der genau das möglich ist. In ihr können Subjekte in Hamburg mit solchen in Chile in Verbindung treten, ein gemeinsames Narrativ und einen gemeinsamen und doch differenten Blick auf die geteilte Geschichte und ihre Position im Heute erarbeiten.

In diesem Sinne erscheinen auch das Projekt *Decolonial Gaze* sowie die Bemühungen der Hamburger Museumsmacher\*innen um eine vielstimmige Erzählung im Hafenmuseum als einzelne Mosaiksteine in einem langsam Gestalt annehmenden Bild. Das Museum wie auch die beschriebene digitale Anwendung wirken dann als vielgestaltige Infrastrukturen der Kritik, die von verschiedensten Akteur\*innen, die auf diese oder jene Weise mit dem Salpeterhandel in Verbindung stehen und von seinen Effekten betroffen sind, auf unterschiedliche Weise aktiviert und mit Inhalten gefüllt werden können. Wie auch ich auf meiner Reise in die Atacama-Wüste und meinen Begegnungen mit Materialitäten und Akteur\*innen Stück für Stück die Komplexität der Bezüge verstanden habe, müssten auch solche Infrastrukturen in kleinen Schritten Assoziationen herstellen, Prozesse anstoßen, diskursive und ästhetische Bearbeitungen aktivieren, die nach und nach ein differenziertes Bild des Gegenstandes ergeben und Voraussetzung sind für einen angemessenen Umgang mit diesem.

Ob diese Infrastrukturen das Format einer digitalen Plattform, eines kollektiv entwickelten Ausstellungsprojektes in Hamburg oder kuratorischen Projekten in der Atacama-Wüste oder an Bord der *Peking* annehmen, ist dabei zweitrangig. Zentral ist vielmehr die dabei aktivierte Operationsweise oder, mit Keller Easterling (2016) gesprochen, ihre aktive Form anstatt ihrer Objektform. Diese Vision deutet in Richtung eines sich zwischen Hamburg und Chile entspannenden infrastrukturellen Netzes der kollektiven Überlieferung, des vielstimmigen Austauschs und der Affizierung. Sie schafft Bedingungen für eine Logistik, die Punkte an verschiedenen Orten auf narrativer und affektiver Ebene zueinander in Resonanz setzt, und stellt dabei auch die Frage des Subjektes innerhalb der Logistik des Musealen neu. Wer für wen welche Inhalte produziert, wer wann wo mit welchen Mitteln affiziert und aktiviert wird, das müsste zum Gegenstand von Aushandlungen gemacht werden. Die Institution des Museums gäbe dann die Hoheit aus der Hand zu entscheiden, wer Subjekt ist und wer nicht, wer handeln und sich äußern darf. Die

Geschichte des Salpeterhandels wird dann potenziell auch von denen erzählt, die seinen Nachwirkungen direkt ausgesetzt sind. Das können die von Rodolfo Andaur erwähnten Arbeiter\*innen der Lithium-, Iod- und Kupferindustrie sein, aber auch Indigene Communities, die bis heute um die Restitution von Land kämpfen, das während des Salpeterbooms im 19. Jahrhundert durch die Bergbauunternehmen eingeehgt und in vielen Fällen noch immer unter deren Kontrolle steht (Dorn & Gundermann, 2022). Sie alle schauen von einer bestimmten Position auf den Komplex des Salpeterhandels und seine Nachwirkungen, sind direkt und indirekt durch materielle, aber auch narrative und affektive Infrastrukturen miteinander verbunden. Diese Art der Verbundenheit und die darin angelegte polyphone Form der Subjektivierung gilt es, in einem musealen Umgang mit der *Peking*, mit den Ruinen der Atacama-Wüste, den Archiven und allen anderen Räumen der Erinnerung und des Austauschs zu aktivieren.

## 7.4 Kondensat IV

Die Spuren, die, vermittelt über die Salpeterroute, den Norden Chiles mit dem Hamburger Hafen verbinden, sind zahlreich. Die Wüste erscheint in diesem Sinne als ein Archiv des historischen und gegenwärtigen Extraktivismus, des im konzertierten Zusammenspiel von Logistik, Finanzialisierung und Rohstoffabbau operierenden Kapitalismus.

Aus diesem Archiv kann ein Logistisches Museum wie das Deutsche Hafenmuseum schöpfen, um die relationale Dimension seines Leitobjektes, der *Peking*, produktiv zu machen. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass die in diesem Archiv vorhandenen Zeugnisse auf eine ähnliche Weise ambivalent und konfliktbeladen sind, wie es die *Peking* im Hamburger Kontext ist. Sie bergen einerseits das Potenzial, auf eine differenzierte Weise die logistischen Bezüge des Salpeterhandels von Hamburg bis in die Wüste offenzulegen. Gleichzeitig ist aber auch in ihnen eine Gefahr der Überhöhung und Fetischisierung angelegt, die sie von dem »web of social relations« (Galaz-Mandakovic & Rivera, 2023, S. 6) isolieren, deren konstitutiver Teil sie sind. Vor diesem Hintergrund ist es entscheidend, bei der Arbeit mit dem extraktivistischen Archiv der Atacama-Wüste nicht seinerseits extraktiv vorzugehen, also die erstarrten Hinterlassenschaften der Salpeterindustrie nicht als monolithische Ressource zu begreifen und sie symbolisch und narrativ zu verwerten. Stattdessen gilt es, eine Logistik des Musealen zu etablieren, die in einem Differenz und Vielstimmigkeit privilegierenden Sinne relational ist, die sich sensibel zeigt für die Komplexität und Ambivalenz dieses Erbes und die bescheiden genug ist, der Vielzahl der hier hörbaren Stimmen einen Resonanzraum zu geben. Die *Peking* kann in diesem Vorhaben als *infrastructure of feeling* dienen, die einer polyphonen Auseinandersetzung mit dem komplexen Erbe der Salpeterzeit den Weg bereitet. Im Sinne des von der Kuratorin Nina Sylvanus als strategisches Ziel formulierten Satzes »Hijacking the Peking« scheint hier die Möglichkeit einer gegenlogistischen musealen Praxis auf, einer Aneignung und Umwidmung der hegemonialen Logistik des Musealen.

Was nun in der Beschäftigung mit der *Peking* erfolgen müsste, ist, sie nicht nur als logistisches Objekt zu lesen und verstehbar zu machen, sondern sie zum Ausgangspunkt für eine kritische, (para-)logistische Praxis zu machen und so die zumindest theoretisch vorhandene Option einer global angelegten Infrastruktur der Kritik, eines transnational und transversal arbeitenden Logistischen Museums zu aktivieren. Dies zum jetzigen Zeitpunkt im Hafenmuseum zu realisieren, ist vor dem Hintergrund seiner institutionellen, organisatorischen und materiellen Bedingungen kaum eine realistische Option. Im Sinne des explizit spekulativen Charakters dieses Kapitels ist es jedoch eine durchaus angemessene Forderung. In ihr steckt die Vision eines Denkens und Arbeitens entlang von Lieferketten, das diese zu Resonanzräumen ihrer eigenen Kritik macht. Indem die Operationen des Salpeterhandels nachvollzogen werden, eröffnen sich neue Relationen zwischen

den Knotenpunkten des so kartierten Netzes. Oficinas, Hafenanlagen, Schiffe und Infrastrukturen werden nicht mehr mit dem Ziel in Beziehung gesetzt, zwischen ihnen einen möglichst optimierten Flow von Waren und Kapital zu realisieren. Ihre Beziehung zeichnet sich vielmehr aus durch eine geteilte Geschichte und Gegenwart, zu der gemeinsam eine kritische Haltung gefunden werden muss, die gemeinsam ästhetisch und diskursiv, aber auch politisch und materiell bearbeitet werden will.