

Logistik des Musealen

Flows, Friktionen und die Auflösung des Subjektes

Melcher Ruhkopf

Seit den späten 2000er Jahren ist die Schärfung eines interdisziplinären Diskursfeldes zu beobachten, in dessen Zentrum eine Politisierung und kritische Erweiterung des Begriffs der *Logistik* steht. Verschiedene Autor:innen u. a. aus dem Kontext der kritischen Geografie und der marxistisch geprägten politischen Ökonomie, aber auch aus den Medienwissenschaften und machtkritisch sowie antikolonial ausgerichteten Strömungen der Kulturtheorie bilden ein vielstimmiges und spannungsreiches Feld, das den Begriff in seinen machtpolitischen und gewaltvollen Dimensionen in den Blick nimmt und einer radikalen Kritik unterzieht.¹ Logistik wird dabei als inhärent koloniale und imperiale Machttechnik begriffen, die auf globalem Maßstab mit der Zirkulation und Verwertung von Kapital, Waren, Körpern und Informationen befasst ist und die konstitutiv für vieldimensionale Ausbeutungs- und Herrschaftsverhältnisse im »Supply Chain Capitalism«² ist.

Ein so verstandener Logistikbegriff, so möchte ich im Folgenden vorschlagen, ist nicht nur als Gegenstand der genannten wissenschaftlichen Debatten produktiv, sondern auch für die Auseinandersetzung mit musealen Ausstellungspraktiken. Dafür werde ich zunächst das im Begriff der Lo-

1 Vgl. u. a. Deborah Cowen: *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis: University of Minnesota Press 2014; Charmaine Chua/Martin Danyluk/Deborah Cowen/Laleh Khalili: »Introduction: Turbulent Circulation: Building a Critical Engagement with Logistics«, in: *Environment and Planning D: Society and Space* 36 (2018) 4, S. 617-629; Sandro Mezzadra/Brett Neilson: »Operations of Capital«, in: *South Atlantic Quarterly* 114 (2015) 1, S. 1-9; Stefano Harney/Fred Moten: *Die Undercommons: flüchtige Planung und schwarzes Studium*, Wien: transversal texts 2016.

2 Anna Tsing: »Supply Chains and the Human Condition«, in: *Rethinking Marxism* 21 (2009) 2, S. 148-176.

gistik angelegte Spannungsverhältnis zwischen der scheinbar fluiden Zirkulation von Waren, oft mit dem Begriff des »Flow«³ bezeichnet, und den in der materiellen Manifestation dieser Zirkulation angelegten Friktionen herausarbeiten. Am Beispiel einer konkreten Ausstellungssituation im Antwerpener Museum aan de Stroom (MAS) werde ich sodann aufzeigen, wie dieses Spannungsfeld zwischen Abstraktion und Materialität bzw. Flow und Friktion als Ausgangspunkt musealer Praxis theoretisiert werden kann und welche Perspektiven der Kritik es eröffnet. Ausgehend von Stefano Harneys und Fred Motens *The Undercommons*⁴ werde ich schließlich eine Perspektive vorschlagen, die die Position des Subjektes innerhalb der logistischen Zirkulation in seiner kolonialen Dimensionierung problematisiert sowie nach dessen Verortung im Ausstellungskontext fragt.

Logistische Flows zwischen Abstraktion und Materialität

Der Begriff der Logistik verweist im alltäglichen Sprachgebrauch auf ein fast mystisches Gefüge von Infrastrukturen und Praktiken, die Materie in Bewegung versetzen und in präzise gesteuerten Strömen um die Welt fließen lassen. Wie von Geisterhand lassen sie Waren auf unserer Türschwelle erscheinen, die sich gestern noch in einem hunderte Kilometer entfernten Lagerhaus befanden und erst vorgestern in einer Fabrik am anderen Ende der Welt zusammengesetzt wurden. Logistik wird dabei als »seamless system of instantaneous flow and total functional integration«⁵ imaginiert, das sich über die materielle Welt der physischen Geografien, Architekturen und Infrastrukturen legt und in dem sich jener »Horizont eines vernetzten, a-historischen Raumes der Ströme«⁶ zu realisieren scheint, den Manuel Castells Ende der 1990er Jahre als räumliches Paradigma der Postmoderne heraufziehen sieht. Jasper Bernes

3 Clare Lyster: »Storage Flows: Logistics as Urban Choreography«, in: *Harvard Design Magazine* (2016), www.harvarddesignmagazine.org/issues/43/storage-flows-logistics-as-urban-choreography [Zugriff am 24.10.2023]; Markus Hesse: »Logistics: Situating Flows in a Spatial Context«, in: *Geography Compass* 14 (2020) 7, <https://doi.org/10.1111/gec3.12492> [Zugriff am 24.10.2023].

4 Harney/Moten: *Die Undercommons* (Anm. 1).

5 Chua u. a.: »Introduction« (Anm. 1), S. 623.

6 Manuel Castells: *Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft*, Wiesbaden [Heidelberg]: Springer VS 2017, S. 520.

fasst diese hochgradig ideologische Vorstellung der absoluten Mobilität und Kontrolle pointiert zusammen: »Logistics turns solids into liquids, [...] taking the movement of discrete elements and treating them as if they were oil in a pipeline, flowing continuously at precisely adjustable pressures.«⁷ In diesem Sinne korreliert Logistik mit einer, wenn nicht *der* zentralen Imagination des globalisierten Kapitalismus, beruht sie doch auf einer Logik der Verflüssigung und Vernetzung, die Waren und Menschen, elektrischen Impulsen in einer Glasfaserleitung gleich, fast losgelöst von materieller Raumzeit in präzise steuerbare Kreisläufe der Zirkulation integriert.

Bei genauerem Hinsehen ist jedoch augenscheinlich, dass die als fluide, fast immateriell imaginierten logistischen Ströme in Wahrheit überaus materiell und alles andere als reibungslos sind. Dies zeigte sich etwa im Sommer 2021, als der Containerfrachter *Ever Given* den Suezkanal für mehrere Tage unpassierbar machte und in der Folge langanhaltende Lieferengpässe verursachte. Die Ströme der Waren sind keine abstrakten Flows, es wird Materie bewegt – oder eben nicht, mit allen daraus folgenden Konsequenzen.⁸ In aller Brutalität zeigt sich diese materielle Dimension der Logistik, wenn nicht Dinge, sondern Menschen bewegt werden, sei es in den zunehmend logistisch organisierten Regimen von Migration und Flucht⁹, aber auch *innerhalb* der Ströme der Dinge, die von extrem prekarisierter und hochgradig rassifizierter menschlicher Arbeit auf Schiffen, in LKWs oder in den immer weiter ausufernden Fulfillment-Zentren der Logistikunternehmen am Laufer gehalten werden.¹⁰

7 Jasper Bernes: »Logistics, Counterlogistics and the Communist Prospect«, in: Anonym (Hg.): *Short Circuits – A Counterlogistics Reader*, o. O.: No New Ideas 2015, S. 18–54, hier S. 29.

8 Vgl. Nicky Gregson/Mike Crang/Constantinos N. Antonopoulos: »Holding Together Logistical Worlds: Friction, Seams and Circulation in the Emerging 'Global Warehouse'«, in: *Environment and Planning D: Society and Space* 35 (2017) 3, S. 381–398.

9 Vgl. Manuela Bojadžijev: »The Spirit of Europe« Differential Migration, Labour and Logistification«, in: Giorgio Grappi (Hg.): *Migration and the Contested Politics of Justice*, o. O.: Routledge 2021, <https://doi.org/10.4324/9781003022572> [Zugriff am 24.10.2023]; Julie Y. Chu: »Boxed In: Human Cargo and the Technics of Comfort«, in: *International Journal of Politics, Culture, and Society* 29 (2016) 4, S. 403–421, <https://doi.org/10.1007/s10767-016-9239-1> [Zugriff am 24.10.2023].

10 Vgl. Johanna Markkula: »Containing Mobilities: Changing Time and Space of Maritime Labor«, in: *Focaal* 89 (2021), S. 25–39; Jake Alimahomed-Wilson/Ellen Reese (Hg.): *The Cost of Free Shipping Amazon in the Global Economy*, London: Pluto Press 2020; Edna Bonacich/Jake B. Wilson: *Getting the Goods: Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Ithaca/N.Y.: Cornell University Press 2008.

Die tatsächliche Manifestation der logistischen Ströme von Waren und Kapital deckt sich also mitnichten mit der Vorstellung eines glatten Netzwerkraums der abstrakten Konnektivität und reibungslosen Zirkulation. Ein genaueres Hinsehen offenbart vielmehr die in den scheinbaren Flows angelegten »hidden relations of production«, wie die Anthropologin Anna Tsing schreibt: »the making of the objects and subjects which circulate, the channels of circulation, and the landscape elements that enclose and frame those channels.«¹¹ Diese materiellen Dimensionen bleiben einem von Zirkulation und Flow bestimmten Logistik-Verständnis verborgen, zeigen sich aber in dem, was Tsing an anderer Stelle als Friktionen bezeichnet: »the awkward, unequal, unstable, and creative qualities of interconnection across difference.«¹² Im Kontext von Logistik bildet der Begriff der Friktion einen Gegenbegriff zu denen des Flows und der Zirkulation. Wo Friktionen auftreten, bricht das ideologische Bild des sich über die materielle Realität legenden Netzes der Ströme zusammen, werden Subjekte und Räume – oft gewaltvoll – modifiziert und treten zueinander und zu ihrer Umwelt in Beziehung. Friktionen zeigen sich dabei als konfliktreiche, oft irrationale, in jedem Falle aber materielle Konsequenzen nach sich ziehende Reibungs-, Begegnungs- und Verbindungspunkte, die die logistisch zusammengehaltenen, rhizomatischen Netzwerke des globalisierten Kapitalismus ausmachen.

Musealisierung von Logistik

Diese Form der konfliktreichen, durch globale Lieferketten realisierten Verbindungen, so möchte ich argumentieren, ist nicht nur Gegenstand eines lebhaften akademischen Diskurses, sondern resoniert zunehmend auch im Bereich ästhetischer und insbesondere musealer Praxis. Was im Bereich der Kunst bereits mit Allan Sekulas Arbeiten ab Mitte der 1990er Jahre begann¹³, eine kritische Reflexion von Fragen der Logistik und ihrer politöko-

11 Anna Tsing: »The Global Situation«, in: *Cultural Anthropology* 15 (2000) 3, S. 337.

12 Anna Lowenhaupt Tsing: *Friction: An Ethnography of Global Connection*, Princeton/N. J.: Princeton University Press 2005, S. 4.

13 Vgl. Jan Baetens/Hilde van Gelder (Hg.): *Critical Realism in Contemporary Art: Around Allan Sekula's Photography*, Leuven: Leuven University 2006; Holger Kuhn: »Deterritorialization – Liquidity – Networks: Allan Sekula's Critique of Flow«, in: Marcel Finke/Kassandra Nakas (Hg.): *Fluidity: Materials in Motion*, Berlin: Reimer 2022, S. 39–58.

nomischen und sozialen Implikationen also, zeigt sich seit einigen Jahren verstärkt auch in technik- und kulturhistorischen sowie insbesondere maritimen Museen.¹⁴

Eines dieser Museen, die die welterzeugende Dimension logistischer Zirkulation (mindestens implizit) zu ihrem Gegenstand machen, ist das Museum aan de Stroom in Antwerpen, das 2011 als Zusammenlegung des Ethnografisch Museum Antwerpen, des Volkskundemuseum, des Nationaal Scheepvaartmuseum (dt.: ›Schifffahrtsmuseum‹) sowie Teilen des kunstgewerblichen Museum Vleeshuis gegründet wurde. Aufbauend auf der von diesen Institutionen übernommenen und entsprechend heterogenen Sammlung verfolgt das MAS seither den Anspruch, die globale Vernetzung Antwerpens nachvollziehbar zu machen, wobei insbesondere dem Hafen als Knotenpunkt dieser Vernetzung eine herausragende Rolle zugeschrieben wird. Paradigmatisch für diese narrative Ausrichtung steht der Slogan des Museums, »Antwerp in the World and the World in Antwerp«¹⁵.

Für die hier einzunehmende logistiktheoretische Perspektivierung ist insbesondere die Ausstellung *Freight – About the Port, People and Cargo* von Interesse, die im November 2021 als aktuell jüngste der fünf semipermanenten Ausstellungen des Hauses eröffnet wurde. *Freight* rückt die Geschichte des Antwerpener Hafens und des Seehandels in den Mittelpunkt und stellt, ausgehend von den über die Jahrhunderte durch den Antwerpener Hafen bewegten Waren, die Frage nach der globalen Involviertheit und Vernetztheit der Stadt. Im Einführungstext der Ausstellung wird dieser Ansatz wie folgt formuliert:

Freight will lead you through the eventful history of contacts between Antwerp and the world. [...] What cargoes travelled in and out of the city over the centuries? Who left Antwerp and who made it their home? And who did they come into contact with on their overseas voyages?

14 Vgl. Robin Ostow: »The Museum as a Model for a Human Rights-Based Future: The International Slavery Museum, Liverpool, UK«, in: *Journal of Human Rights Practice* 12 (2021) 3, S. 620–641; Alice Mah: *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*, Basingstoke/Hampshire: Palgrave Macmillan 2014.

15 Elena Montanari: »Museum Aan de Stroom – MAS«, in: Luca Basso Peressut u. a. (Hg.): *European Museums in the 21st Century: Setting the Framework*, Vol. 2, Milano: Mela Books 2013, S. 494–503.

Die Ausstellung erzählt also eine Geschichte der Konnektivität entlang von Warenwegen und der darüber etablierten Begegnungen und Verbindungen. Zu diesem Zweck ist der Hauptraum der Ausstellung in sechs Abschnitte, sog. *Docks*, unterteilt. Jeder davon behandelt dabei einen bestimmten zeitlichen Abschnitt, beginnend mit der Frühgeschichte der Stadt im 9. Jh. und endend mit dem modernen Containerhafen. Ausgehend von den zum jeweiligen Zeitpunkt existierenden Handelsrouten wird die globale Vernetztheit Antwerpens dargestellt, indem aufgezeigt wird, welche Waren wie und wohin bewegt wurden und welche sozialen, kulturellen und politischen Phänomene im Kontext dieser Bewegung der Waren implementiert wurden.

Exemplarisch möchte ich im Folgenden das Dock mit der Überschrift *Exploitation and Violence* näher beleuchten, welches die koloniale Ausbeutung des Kongos von der gewaltsamen Inbesitznahme durch König Leopold II. 1885 bis zur formalen Unabhängigkeit der Demokratischen Republik Kongo im Jahr 1960 behandelt. Um zu zeigen, wie die im narrativen Fokus des MAS stehende globale Kontaktgeschichte mit dem oben umrissenen Verständnis von Logistik als gleichzeitig abstrahierender wie materieller Technologie der Zirkulation korrespondiert, fokussiere ich dabei auf drei Objektgruppen (Abb. 1):

Zunächst ist ein Arrangement mehrerer Schiffsmodelle zu nennen, welches die rechte Seite des Docks dominiert. Sie alle sind Replika sogenannter »Kongo-Boote«, also Schiffe, die im Linienverkehr zwischen Antwerpen und verschiedenen kongolesischen Häfen im Einsatz und auf der Rückfahrt mit Produkten der gewaltvollen kolonialen Extraktion beladen waren.

Diese Güter finden sich sodann als zweites Element in mehreren Displays auf der gegenüberliegenden Flanke des Docks. Hier sind eine Reihe von Gebinden mit Kautschuk, Palmöl, Kupfer und Tabak sowie mehrere Elefantenstoßzähne zu sehen, aber auch einige rituelle Masken und Waffen kongolesischer Provenienz, die Anfang des 20. Jh. auf den kolonialen Handelsrouten in die Sammlung des ethnografischen Museums gelangten. Auch in der Vitrine findet sich eine *Chicotte*, eine aus Nilpferdleder geflochtene Peitsche, die in der Objektbeschriftung als »the symbol of colonial violence« beschrieben wird.

Als drittes Element ist schließlich an der Stirnseite des Docks ein didaktisches Objekt platziert, das sich in abgewandelter Form in jedem der sechs Docks wiederfindet. Es handelt sich um einen leuchtenden Globus, auf dem die Meere als weiße, die Landmassen als schwarze Flächen und die zum behandelten historischen Zeitpunkt existierenden Handelsrouten als rote Linien zwischen den Kontinenten dargestellt werden.



Abb. 1: Blick in das Dock *Exploitation and Violence*, 2022 (Foto: Melcher Ruhkopf).

Ich möchte an dieser Stelle weniger auf die einzelnen Objekte, ihre Provenienz oder ihre szenografische Inszenierung eingehen. Vielmehr möchte ich die Frage aufwerfen, welche Ebenen des eingangs aufgezeigten Spannungsfeldes zwischen abstrakten (Waren-)Flows und ihrer materiellen, friktionsreichen Realisierung die drei Objektgruppen jeweils adressieren und was auf epistemologischer und narrativer Ebene geschieht, wenn sie im Ausstellungskontext aufeinandertreffen.

Konkret, so möchte ich argumentieren, adressieren die drei Objektgruppen drei Ebenen der logistischen Konnektivität. So verweisen die exemplarisch ausgestellten Waren auf die *bewegten* Entitäten der Logistik, die Objekte der logistischen Zirkulation. Die Schiffsmodelle repräsentieren demgegenüber die *bewegenden* Entitäten, verweisen also auf die Technologie, die logistische Bewegung ermöglicht und realisiert.¹⁶ Der Globus schließlich stellt die Topologie dieser Bewegung dar. Die von allen materiellen Hindernissen befreite, zu schwarzen und weißen Flächen vereinheitlichte Oberfläche repräsentiert dabei einen idealisierten Raum der Zirkulation, in dem sich die logistischen Routen als abstrakte Linien entfalten. Die drei Objektbenen

16 Zum Verhältnis bewegter und bewegender Entitäten vgl. auch Moritz Frischkorn: *More-Than-Human Choreography: Handling Things between Logistics and Entanglement*, Bielefeld: transcript 2023.

mobilisieren somit eine Imagination von Logistik, die materielle Artefakte des Warentransports – die Schiffsmodelle und Waren – zum Ausgangspunkt nimmt und davon ausgehend auf die globale Vernetztheit verweist, die durch diese Technologien und durch die Bewegung der Waren etabliert wird.

Die Abschaffung des Subjekts im Strom der Dinge

Das Wissen über Logistik, das sich in diesem Nebeneinander der Objekte formiert, bewegt sich in dem eingangs eingeführten Spannungsfeld zwischen Materialität und Abstraktion, wirkt dabei jedoch auf eigentümliche Weise verdinglicht, fast schematisch. Das Nebeneinander der reinen Topologie auf dem Globus und ihrer materiellen Manifestation in Form von Schiffen und Waren evoziert eine Dichotomie von abstrakter Konnektivität und materieller Bewegung, die die ebenso welterzeugende wie gewaltvolle Dimension der Logistik, die über die bloße Mobilisierung von Waren weit hinausreicht, verdeckt.

Dies ist umso fataler angesichts der Tatsache, dass es sich hier nicht um irgendwelche Güter handelt, sondern um solche, die unter extrem gewaltvollen Umständen produziert und ins Museum verbracht wurden, dass also die Logistik eines Warenstroms erzählt wird, der sich unmittelbar aus dem Blut kolonisierter Menschen speist. Von diesen in den kolonialen Wertschöpfungsketten aufgeriebenen Menschen sind in den Objektdisplays indes nur wenig Spuren zu sehen, die Subjekte der Logistik bleiben verborgen hinter der technokratischen Ästhetik der Schiffsmodelle und der Oberfläche der Waren, verschwinden in der Abstraktion der Netzwerke und Flows.

Damit ist auf eine konstitutive Eigenschaft der Logistik verwiesen: die tendenzielle Abschaffung des Subjekts, die Bereinigung des »Güterfluss[es] von ›menschlicher Zeit‹ und ›menschlichem Fehler‹«¹⁷, wie Stefano Harney und Fred Moten es in ihrem Buch *The Undercommons* formulieren. Für sie liegt der Ursprung der modernen Logistik nicht, wie weithin in der Literatur beschrieben, in der napoleonischen Kriegsführung im 19. Jahrhundert oder den ökonomischen Umwälzungen der 1960er und 1970er Jahre, die häufig als »logistics revolution«¹⁸ beschrieben werden. Sie führen ihre Genealogie viel-

17 Harney/Moten: *Die Undercommons* (Anm. 1), S. 109.

18 W. Bruce Allen: »The Logistics Revolution and Transportation«, in: *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science* 553 (1997) 1, S. 106-116.

mehr zurück zu den kolonialen Gewaltlogiken des Versklavungshandels, in denen sie die logistischen Praktiken der Inwertsetzung und Koordination von Bewegung sowie der strategischen Auslöschung von Subjektivität und Menschlichkeit historisch angelegt sehen:

Woher hat die Logistik diese Ambition, Körper, Objekte, Affekte und Information zu verbinden, ohne Subjekte, ohne die Formalität der Subjekte, so als könnte sie die informelle, konkrete und generative Unbestimmtheit des materiellen Lebens souverän regieren? In Wahrheit ist die moderne Logistik gerade so entstanden. [...] Die moderne Logistik wird mit der ersten großen Bewegung von Waren begründet, jenen Waren, die sprechen konnten. Sie wurde im atlantischen Sklav_innenhandel begründet, gegen die atlantische Sklav_in begründet.¹⁹

Der verflüssigte, scheinbar immaterielle Strom der Waren, dessen Herstellung und Aufrechterhaltung der konstitutive Zweck der Logistik ist, hat seinen genealogischen Fluchtpunkt also in einem historischen Moment der kolonialen, entmenslichenden Gewalt, welches sich bis in die Gegenwart fortschreibt: in den Geografien der Ausbeutung, die sich entlang kolonialer Raumordnungen manifestieren, und in einer Logik der logistischen Zirkulation, die Subjekte dem Strom der Dinge unterordnet und so selbst zu Objekten macht.

Indem die Ausstellung das koloniale Subjekt zwischen den Objekten, Technologien und Topologien der Logistik verschwinden lässt, wiederholt sie in gewisser Weise dessen gewaltvolle Abschaffung. Vielleicht, so ließe sich spekulieren, ist diese Abschaffung sogar die Voraussetzung dafür, dass das Spannungsfeld zwischen Abstraktion und Materialität nicht kollabiert, sondern stabil ist und sogar produktiv gemacht werden kann. Die eingangs beschriebenen Friktionen innerhalb der logistischen Ströme zeigen sich hier in ihrer brachialsten Form, wenn sie Subjekte aufreiben und zermahlen, bis sie in der reibungslosen Zirkulation von Waren und Kapital kein Hindernis mehr sind. Nur da, wo Subjektivität keine Rolle spielt, können Waren verflüssigt und durch metaphorische Pipelines gejagt werden, gelingt die Reduktion der materiellen Bewegung von Dingen auf Punkte und Verbindungslinien, die die idealisierte Oberfläche des Globus umspannen.

19 Harney/Moten: *Die Undercommons* (Anm. 1), S. 110f.

Fazit: Logistik des Musealen

Der Begriff der Logistik verweist auf das Spannungsfeld zwischen abstrakten Flows von Waren, Arbeit und Kapital auf der einen und ihrer materiellen, friktionsreichen Realisierung auf der anderen Seite, das eine zentrale Stelle im globalisierten Kapitalismus und seiner Imagination besetzt. Dieses Spannungsfeld zwischen Flow und Friktion, so habe ich zu zeigen versucht, bildet gleichzeitig einen Fluchtpunkt musealer Praxis, insbesondere, wenn diese mit der Darstellung eben jener Formen der Zirkulation und Konnektivität befasst ist, die im Begriff des Logistischen angelegt sind. Dabei kommt es zu einem Moment der Auflösung des Subjektes in den logistischen Strömen sowie ihrer musealen Darstellung, das einerseits in der Praxis des Ausstellens verortet ist, andererseits jedoch in ihrem Gegenstand, der logistischen Zirkulation selbst, begründet liegt.

Diese Ausführungen stellen keine individuelle Kritik an der spezifischen Ausstellung des MAS dar, welche auf didaktischer Ebene an mehreren Stellen durchaus um die Sichtbarmachung von subjektiven, auch kritischen Perspektiven bemüht ist. So sind etwa an verschiedenen Stellen Video-Interviews mit Expert:innen unterschiedlicher Felder zu sehen, die zumindest teilweise explizit antirassistische Perspektiven auf die verhandelten Themen formulieren. Diese kleinen Momente der kritischen Kontextualisierung habe ich in meiner Betrachtung bewusst zurückgestellt, um ein generelles Problem bei der musealen Darstellung von globalen Verflechtungen und logistischer Zirkulation herauszuarbeiten. Ich möchte eine Perspektive der Problematisierung anbieten, die das Verhältnis zwischen einer abstrakten Idee der Vernetzung und ihrer materiellen, oft gewaltvollen Manifestation adressiert und die sichtbar macht, wie sich dies in musealen Kontexten widerspiegelt und fortschreibt. Der Begriff der Logistik soll so als »epistemic instrument«²⁰ produktiv gemacht werden, mit dessen Hilfe bestimmte operative Logiken freigelegt und kritisiert werden können, die weniger im Ansatz einzelner Museen als vielmehr in der Logik der Institution Museum als solche begründet sind.

Damit verbunden ist auch eine spezifische Kritik an einer spezifisch modernen Episteme, deren Ursprung, folgt man Harney und Moten, ebenso mit dem atlantischen Versklavungshandel zusammenfällt wie der der lo-

20 Bojadžijev: »The Spirit of Europe« (Anm. 9), S. 177.

gistischen Praktiken des globalen Kapitalismus. Die Verschleppung, Objektifizierung und Dehumanisierung von versklavten Menschen ist demnach nicht nur der »Ursprung moderner Logistik«²¹, sondern die »Verkündigung der Moderne selbst«²² – einer Moderne, deren auf Klassifizierung, Unterscheidung, Hierarchisierung und Objektifizierung beruhende Logiken den Ausgangspunkt für die Entstehung des Museums selbst bilden.²³

Somit ließe sich die Existenz einer Logistik des Musealen behaupten, die nicht nur Dinge und Menschen im Raum anordnet und bewegt, sondern die genau steuert, welches Wissen aus den Archiven freigesetzt wird und zirkuliert, was und wer sichtbar ist und wer nicht, welche Geschichte erzählt wird und welche nicht, einer Logistik, die Subjekte unsichtbar macht, zum Verstummen bringt, zu Objekten macht. Dies soll nicht die Aussparung des Subjektes durch das Museum gleichsetzen mit der unmittelbaren, körperlichen und tödlichen Gewalt der kolonialen Logistik, die in der *Middle Passage* des transatlantischen Versklavungshandels kulminiert. Es geht vielmehr darum, Analogien zu identifizieren zwischen dem Apparat des Museums und dem der Logistik, d. h. aufzuzeigen, wie Momente der historischen Gewalt sich in epistemischer Weise im Museum fortschreiben. Der Begriff der Logistik kann so als Bezugspunkt einer politischen Wissensgeschichte des Ausstellens gesetzt werden, die den Resonanzraum zwischen den kolonialen Gewaltlogiken des modernen Kapitalismus und den Darstellungs- und Wissenspraktiken des Museums problematisiert. Er stellt einen Bezug her zwischen der Art und Weise, wie Dinge und zu Dingen gemachte Menschen verwertet werden, sei es in den Netzen der logistischen Warenzirkulation oder in den Displays und Raumarrangements des Museums. Schlussendlich geht es dabei um die hier nicht zu beantwortende Frage, ob und wie es möglich ist, das welterzeugende, machtvolle Moment logistischer Verbindung im musealen Kontext darzustellen, ohne dass der Blick auf der Oberfläche der Objekte abbricht, sich in der Welt der Waren oder in den Weiten der Abstraktion verliert und dabei die Position des Subjekts – und damit auch die eigene Positionierung – innerhalb der logistischen Ströme zum Verschwinden bringt.

21 Harney/Moten: *Die Undercommons* (Anm. 1), S. 113

22 Ebd.

23 Vgl. Eileen Hooper-Greenhill: *Museums and the Shaping of Knowledge*, London: Routledge 1992; Tony Bennett: *The Birth of the Museum: History, Theory, Politics*, London/New York: Routledge 1995.

