

3. Logistikkritik

Logistik – verstanden als die systematische Steuerung von Kapital- und Warenströmen – lässt sich als ein zentrales Phänomen der Gegenwart identifizieren. Im Laufe des 20. Jahrhunderts kristallisieren darin historische Entwicklungslinien, die begrifflich wie gegenständlich auf eine längere Geschichte des globalisierten Kapitalismus verweisen. Um den Begriff der Logistik analytisch produktiv zu machen, werde ich nun diese historischen Linien näher betrachten. Dies bildet die Grundlage, um Logistikdebatten verschiedener wissenschaftlicher Disziplinen, etwa der politischen Ökonomie, der kritischen Geografie, der Medien- und Kulturwissenschaften sowie der Black Studies, zu durchdringen und unterschiedliche Aspekte eines theoretisch fundierten Verständnisses von Logistik aus ihnen abzuleiten. Aufbauend auf diesen Debatten schlage ich schließlich einen auf zwei analytischen Ebenen operierenden Logistikbegriff vor, der die Grundlage für die in den nachfolgenden Kapiteln zu leistende konzeptionelle und empirische Arbeit bildet.

3.1 Logistischer Kapitalismus: Ein historischer Abriss

Der Begriff der Logistik ist in der Alltagserfahrung vieler ein nahezu omnipräsentes Schlagwort – sei es als Aufdruck auf LKW-Planen auf der Autobahn, auf Güterwaggons oder einfach im alltäglichen Sprachgebrauch als eher intuitives Synonym für Prozesse der Koordination und Abstimmung. Er ist, wie die Medienhistorikern Monika Dommann (2023) schreibt, »zum Sinnbild global vernetzter und materiell verketteter Praktiken geworden, deren Dienste auch dann besonders gefragt sind, wenn das Unerwartete eintritt« (S. 24). So erlangte der Begriff zuletzt während der Corona-Pandemie eine besondere Prominenz, als die Verwundbarkeit globaler Logistiksysteme in bis dahin ungekanntem Ausmaß vor Augen geführt wurde. Lockdowns in produzierenden Ländern des globalen Südens sowie gleichzeitig gesteigerter Konsumwillen im globalen Norden brachten die eingespielten Lieferketten aus dem Takt und entlarvten die Vorstellung eines reibungslosen Materialflusses und des eingespielten Ineinandergreifens von Produktion und Konsum als ideologische Fiktion. Im März 2021 zeigte dann auch noch die Havarie des Containerfrach-

ters *Ever Given* im Suez Kanal in geradezu karikaturistisch überspitzter Form auf, wie sehr das Funktionieren der globalen Kapitalkreisläufe von Lieferketten abhängt, innerhalb derer lokale Zwischenfälle desaströse Auswirkungen auch in tausende Kilometer entfernten Weltgegenden haben können (ebd., S. 13). Diese Entwicklungen und Zwischenfälle schienen konkret erfahrbar zu machen, was im Abstrakten eine geradezu lächerlich augenscheinliche Binsenweisheit ist: Der globalisierte Kapitalismus hängt entscheidend davon ab, Dinge von einem Ort zum Anderen zu transportieren.

Die Omnipräsenz der Logistik und ihres Vokabulars in den Diskursen der Gegenwart lädt zu einem kurzen Rückgriff auf die Geschichte des Begriffs und der durch ihn bezeichneten Phänomene ein. Eine gängige Erzählung verortet die Geburt der Logistik in der Versorgung kämpfender Armeen und den verschiedenen über Jahrhunderte dafür entwickelten Ansätzen. So beschreibt der Militärhistoriker Martin van Crefeld (1977) die napoleonischen Kriege des 19. Jahrhunderts als entscheidenden Wendepunkt, ab dem der Transport von Truppen und Material an die Front sowie vor allem deren Versorgung als entscheidende Bedingungen einer erfolgreichen militärischen Kampagne in den Blick geriet. Bis dahin galt die Zerteilung der Kriegsführung in Strategie und Taktik, also in die gesamtheitliche Planung militärischer Kampagnen und die konkrete Durchführung einzelner Schlachten, als das militärtheoretische Maß der Dinge. Mitte des 19. Jahrhunderts wurde dann die Logistik, also die Versorgung der Truppen mit (Waffen-)Material und Nahrung, durch den im Dienste Napoleons stehenden Militärtheoretiker Antoine-Henri Jomini als dritte *art de la guerre* etabliert. Nicht nur systematisierte Jomini diesbezügliche Überlegungen in bis dahin nicht dagewesener Form, er gab ihnen auch erstmals den Namen *logistique*, der sowohl auf das griechische *logos* (Vernunft) wie auf das französische *loger* (einquartieren, beherbergen) verweist (Cowen, 2014, S. 26; Dommann, 2023, S. 19; Hockenberry et al., 2021, S. 9). Der Philosoph Manuel De Landa schreibt zum Verhältnis von Strategie, Taktik und Logistik innerhalb dieses Dreiklangs der Kriegsführung:

If a war machine could be said to have a body, then tactics would represent the muscles and strategy the brain, while logistics would be the machine's digestive and circulatory systems: the procurement and supply networks that distribute resources throughout an army's body. (De Landa, 1991, S. 105)

Mit der fortschreitenden Technologisierung und Industrialisierung der Kriegsmaschine in den folgenden hundert Jahren gewann die Frage der logistischen Versorgung immer mehr an Bedeutung. Der Ausgang von Kriegen hing nun in so entscheidendem Maße von den materiellen Versorgungsstrukturen ab, dass die Logistik nicht länger nur als Hilfswissenschaft der eigentlich kriegsentscheidenden Theoriefelder Strategie und Taktik betrachtet werden konnte, sondern diese von da an

entlang der Realisierbarkeit logistischer Versorgungsstrukturen ausgerichtet wurden: »Logistics began to *lead rather than follow* strategy and tactics« (Cowen, 2014, S. 29, H.i.O.).

Dies führte zu intensiverer Forschung im Bereich der Militärlogistik und der Entwicklung zahlreicher technologischer und infrastruktureller Innovationen, die spätestens mit dem Zweiten Weltkrieg auch das Interesse privatwirtschaftlicher Akteure zu wecken begannen. So wurden bereits während des Krieges in enger Zusammenarbeit zwischen der US Army und privaten Unternehmen Versuche mit intermodalen Transportbehältern angestellt und damit die Grundlage für den späteren ISO-Container geschaffen, mit dessen Hilfe einige Jahrzehnte später die Versorgung amerikanischer Truppen in Vietnam organisiert wurde und der in der Folge endgültig zum Standard des internationalen Transportwesens wurde (ebd., S. 31; Levinson, 2006). Ebenfalls im Zweiten Weltkrieg entstanden Netze aus frontnahen Versorgungsstützpunkten, die per LKW und Flugzeug aus größeren Lagern versorgt wurden und damit die Grundlage der heute allgegenwärtigen »distribution centers« kommerzieller Logistikunternehmen schufen (Rutner et al., 2012).

Nach Kriegsende adaptierten mehrere einflussreiche Unternehmen diese und andere neue Technologien der Distribution und begründeten damit das Feld der Business Logistics, das sich seitdem durch eine enge Verflechtung ziviler und militärischer Entwicklungen auszeichnet. Exemplarisch festzumachen ist dies etwa an der Entwicklung der *total cost analysis*, die unmittelbar auf Grundlagenforschung der RAND Corporation zurückzuführen ist, eines eng mit der Rüstungsindustrie verbundenen Think Tanks (Cowen, 2014, S. 40). Deborah Cowen beschreibt diese Linie von militärischer zu kommerzieller Logistik als einen bei der Analyse und Einordnung des Phänomens entscheidenden Zusammenhang. Demnach handelt es sich in dieser historischen Entwicklung nicht etwa um eine Zivilisierung eines ursprünglich militärischen Feldes, vielmehr sieht sie entscheidende Kontinuitäten und Analogien zwischen den räumlich-kalkulatorischen Praktiken des globalisierten Kapitalismus und den Gewaltzusammenhängen historischer und heutiger Militärtechnologien (ebd., S. 51). So sieht Cowen die Lieferkette und damit den »paradigmatic space of logistics« (ebd., S. 8) als eine unmittelbare Weiterentwicklung der militärischen und insbesondere kolonialen Versorgungslinie, die sich sowohl in den hier eingesetzten Technologien des Transports und der Koordination zeige wie auch in dem unbedingten Willen, über territoriale Grenzen hinweg und gegen jeden Widerstand neue Räume und Märkte zu erschließen (ebd., S. 9). Auch Monika Dommann (2023) beobachtet eine klare Fortschreibung der militärischen Genealogie der Logistik. So trage »das bis heute im Zusammenhang mit der Logistik verwendete Vokabular [...] sowohl militärische als auch philosophische, mathematische und sozialwissenschaftliche Bedeutungsgeschichten in sich« (ebd., S. 19).

Wie insbesondere marxistische Autor*innen zeigen, führten die multiplen Krisentendenzen ab Beginn der 1970er Jahre zu einem Paradigmenwechsel in den

Praktiken der Wertschöpfung und damit zu einem enormen Bedeutungsgewinn der Wissenschaft des Materialflusses (Danyluk, 2018b; Harvey, 2001, 2003). Nach dem rasanten Wirtschaftsaufschwung der ersten Nachkriegsjahrzehnte brach das Wachstum im globalen Norden Anfang der Siebzigerjahre plötzlich ein, symbolisch markiert durch das Ende des Bretton Woods-Standards und die damit verbundene Ablösung des US-Dollars vom Goldpreis sowie durch explodierende Energiepreise während der Ölkrise von 1973 (Harvey, 2005, S. 9ff). In der Folge sahen sich nahezu alle westlichen Industrienationen mit einer grassierenden Inflation und mit sinkenden Absatzzahlen konfrontiert. Kapital ebenso wie Lagerbestände verloren rapide an Wert, Produzent*innen suchten daher nach neuen Absatzmöglichkeiten und Wettbewerbsfeldern. Für beides schien ein Fokus auf das Transportwesen die Lösung bereitzuhalten: Wenn aufgrund rasant sinkender Stückpreise die Optimierung der Produktion nicht länger der Schlüssel zum Erfolg war, so die Überlegung, dann ließ sich vielleicht durch die Optimierung des bislang eher nachrangig behandelten Transports von Produkten ein Wettbewerbsvorteil erzielen. Gleichzeitig erweiterten steigende Transportvolumina und die Beschleunigung des Warenumschlages die Reichweite der Distribution. Waren konnten an immer weiter entfernten Orten abgesetzt werden, die Taktung des Kapitalumschlages beschleunigte sich, Lagerzeiten wurden reduziert und Kapital konnte der drohenden Entwertung entzogen werden (Danyluk, 2018b).

Die Realisierung der sich nun immer weiter ausdehnenden Lieferketten war indes nur möglich aufgrund einiger entscheidender technologischer und infrastruktureller Innovationen, deren Gesamtheit in der Rückschau oft als »logistics revolution« bezeichnet wird (Allen, 1997). Neben dem Siegeszug des standardisierten Containers und dem damit implementierten »infrastructural system« der Containerisierung (Chua, 2016) waren es vor allem Entwicklungen im Bereich der Telekommunikation und der Computertechnologie, die diese Entwicklung immens beschleunigten. Immer leistungsstärkere Computer und schnellere Datenleitungen erlaubten es, eine zunehmend unüberschaubare Fülle von Faktoren in die Planung von Lieferketten einzubeziehen und das Zusammenspiel verschiedener Standorte und Transportwege zeitsensibel zu koordinieren (Cowen, 2014, S. 36ff). Die Zielsetzung der Logistik war fortan nicht mehr der möglichst kostengünstige Transport von Waren zwischen Fabrik und Endkund*in. Es galt vielmehr, aus der potenziell unendlichen Zahl möglicher Produktions- und Absatzorte diejenigen auszuwählen und so zueinander in Beziehung zu setzen, dass am Ende eine in der Summe sämtlicher Transport-, Material-, Lohn- und sonstiger Kosten optimierte Lieferkette stand (ebd., S. 40).

In all dem kommt der maritimen Logistik eine herausragende Rolle zu, legen doch, in den Worten der Journalistin Rose Goerge (2013), »Ninety Percent of Everything«, also der größte Teil aller weltweit gehandelten Waren, mindestens einen Teil ihres

Weges per Schiff zurück. Der Transport zur See ist der mit Abstand kostengünstigste und zuverlässigste Weg, um Waren um die Welt zu bewegen und die Orte der Produktion mit denen des Konsums zu verbinden. Gleichzeitig offenbart sich in der maritimen Logistik auf besonders augenscheinliche Weise der Preis, der für die ökonomische Optimierung des Warentransports zu zahlen ist. Die im Bereich der Logistik ohnehin weit verbreiteten extrem prekarierten Arbeitsverhältnisse sind selten so ausgeprägt wie an Bord von Frachtschiffen, wo durch zahlreiche juristische Taschenspielertricks, etwa das Auslagern von Schiffen in die Register von Drittstaaten wie Libyen oder den Bahamas und das Rekrutieren von Arbeitskräften aus Ländern des globalen Südens über Arbeitsagenturen, systematisch Arbeitnehmer*innenrechte und Umweltstandards ausgehöhlt werden (Bonacich & Wilson, 2008; van Fossen, 2016). In den Räumen der maritimen Logistik wird sichtbar, wie sehr diese längst menschlichen Maßstäben entwachsen ist und ihren eigenen räumlichen Logiken folgt. Häfen als logistische Räume *par excellence* umfassen riesige Areale, die, längst losgelöst von den einst eng mit ihnen verbundenen Städten und durch Zäune und Sicherheitszonen von menschlichem Leben zunehmend abgeschottet, allein auf das Ziel der möglichst reibungslosen Zirkulation hin optimiert sind. Zudem bedeutet ein Fokus auf die maritime Logistik auch eine entscheidende Verkomplizierung der bis hier dargelegten Geschichte der Logistik. So schreiben Chua et al.:

[T]he architectures of contemporary trade are rooted in a longer history of imperialism, dispossession, and territorial conquest. Even as the logistics revolution represents a paradigmatic shift in the operations of capital, it also marks the continuation of centuries old processes of imperial circulation and colonization. (Chua et al., 2018, S. 619)

Die Geschichte der Logistik führt also weit zurück hinter die militärischen Innovationen und ihre Amalgamierung mit betriebswirtschaftlichen Krisenreaktionen. Sie verweist vielmehr auf eine Geschichte des maritimen Materialflusses, die untrennbar verbunden ist mit Imperialismus, Eroberung und Versklavung und die auch in den heutigen Geografien der Logistik nachwirkt. Mit anderen Worten: Wer die ökonomische und politische Macht der Logistik verstehen will, muss sich anschauen, wie der Warentransport zur See organisiert ist, und einen Sinn dafür entwickeln, welche historischen Linien darin fortwirken.

3.2 Dimensionen des Logistischen

Wenn also Logistik eine der zentralen Instanzen des globalisierten Kapitalismus ist; wenn damit Technologien und Praktiken des Transports und seiner Koordination bezeichnet sind und darin insbesondere der maritime Warenverkehr eine zentrale Position besetzt; wenn aus ihr heraus auch Kontinuitäten kolonialer und imperialer Gewaltlogiken im gegenwärtigen Kapitalismus erklärt werden können – dann liegt es auf der Hand, auch die im Mittelpunkt dieser Arbeit stehenden Museen in Relation zu diesen Perspektiven zu setzen. Sowohl das Deutsche Hafenmuseum als auch das Museum aan de Stroom befassen sich mit Fragen des Welthandels zur See und dessen Auswirkungen auf die jeweilige Stadt, aber auch auf die globalen Beziehungsnetze, in welche diese vermittelt durch Warenströme eingebunden sind. Es geht ihnen also, so viel soll bereits jetzt behauptet werden, an zentraler Stelle um Fragen der Logistik.

Bevor diese These präzisiert und empirisch ausgearbeitet werden kann, gilt es, das der Arbeit zugrunde liegende Verständnis von Logistik theoretisch klären. Dabei stütze ich mich auf eine interdisziplinäre Forschungstradition, die seit den frühen 2010er Jahren an einer Problematisierung des globalisierten Kapitalismus unter Vorzeichen des Logistischen arbeitet. Konkret meint dies Positionen, die der Frage nachgehen, welche Rolle die Steuerung von Waren sowie die ihnen zugrunde liegenden Infrastrukturen für gegenwärtige wie historische Dynamiken der kapitalistischen Wertschöpfung spielen. Diese Positionen dienen in den folgenden Kapiteln als Ausgangspunkt, um in den untersuchten Museen die jeweils spezifische Auseinandersetzung mit Fragen des Welthandels und seiner Technologien, die Musealisierung von Logistik also, zu reflektieren und in einen weiter gefassten theoretischen Kontext einzubetten. Gleichzeitig ermöglichen sie einen logistiktheoretischen Blick auf die Museen selbst, auf ihre Praktiken des Erzählens und Zeigens, auf die Konfiguration ihrer Räume und die Organisation von Bewegung sowie auf die Bezüge durch Raum und Zeit, die durch all das etabliert und moduliert werden – auf die Logistik des Musealen.

Logistiken des Kapitals

Am Anfang einer logistikkritischen Perspektivierung steht, die Analyse politökonomischer Zusammenhänge nicht exklusiv an den Orten der Produktion anzusetzen und die Sphäre der Distribution als dieser nachgelagert zu verstehen, sondern letztere als immanenten Teil ersterer zu konzeptualisieren. Dies geschieht analog zu der oben ausgeführten historischen Herausbildung des unternehmerischen Feldes der Business Logistics als Reaktion auf die Verwertungskrisen seit den 1970er Jahren, die eine Verschiebung unternehmerischer Aktivitäten in Richtung von Fragen des Transports und der Distribution nach sich zogen. In einer akribischen historischen

Rekonstruktion arbeitet etwa die Geografin Deborah Cowen heraus, wie sich in der betriebswirtschaftlichen Literatur ab den 1950er Jahren ein »shift from cost minimization after production to value added across circulatory systems« vollzieht (Cowen, 2014, S. 24, H.i.O.). Für diese Arbeit ist vor allem die marxistische Analyse dieser Entwicklung von Interesse – eine Analyse, die in der Sphäre der Distribution ihren Fluchtpunkt findet. Die politökonomische Bedeutung solcher Perspektiven arbeitet Søren Mau (2019) in enger Anbindung an Marx heraus. So seien zwar die Zyklen der Wertschöpfung im Spätkapitalismus zunehmend bestimmt durch algorithmische Operationen und eine sich der menschlichen Erfassbarkeit entziehenden Mobilisierung von Finanzkapital. Gleichzeitig sei aber auch die physische Mobilität von Kapital in Form der Zirkulation von Waren nicht verschwunden. Im Gegenteil: Auch sie beschleunige sich und habe in den Umbrüchen der 1960er und 70er Jahre einen qualitativen Sprung vollzogen. Um die Dynamiken des gegenwärtigen Kapitalismus zu verstehen, dürfe man also nicht nur die Tendenzen der Finanzialisierung fokussieren, sondern müsse auch ihren »hidden counterpart« (Bernes, 2015, S. 31), die Logistik der globalen Warenzirkulation, in den Blick nehmen (Mau, 2019, S. 233). Trotz des unbestreitbaren Umbruchcharakters der *logistics revolution* sieht Mau deren Innovationen weniger als radikal emergente Neuerungen, sondern vielmehr als »contemporary incarnations of a dynamic as old as capitalism itself« (ebd., S. 235). So spielten bereits bei Marx Technologien des Transports und der Koordination von Warenströmen eine entscheidende Rolle, verstehe dieser sie als integralen Teil des Produktionsprozesses. Der Wert der Ware ergebe sich demnach u.a. aus ihrem Ort, d.h. aus ihrer Verfügbarkeit in einem bestimmten Markt zu einer bestimmten Zeit, wobei räumliche Distanz allein eine Rolle spiele in Bezug zu der Zeit, die zu ihrer Überwindung nötig ist – entsprechend der Marx'schen Formulierung von der Vernichtung des Raumes durch die Zeit (Marx, 1983, S. 430). Daraus folge ein immanenter Zwang zur Entwicklung immer weiter optimierter Mittel, um Raum nicht nur möglichst schnell, sondern auch möglichst zuverlässig und planbar zu überwinden und damit die Umschlagszeit des Kapitals zu verkürzen. Was in den 1970er Jahren die Containerisierung oder die Just-in-Time-Produktion war, findet also, so Maus Lesart, bereits im Ausbau der Eisenbahnnetze oder der Ausbreitung des Telegrafen im 19. Jahrhundert sein historisches Äquivalent (Mau, 2019, S. 235).

Mit Mau kann Logistik also als eines der zentralen Mittel beschrieben werden, mit dem die abstrakten Prinzipien und Wirkweisen des Kapitals im Konkreten realisiert werden. In seinen Worten: »Logistics and the infrastructure it relies on are essentially methods of carving the logic of capital into the crust of the earth.« (ebd., S. 245) Ähnliches, wenn auch von einer weniger orthodoxen Marx-Lektüre ausgehend, formulieren Sandro Mezzadra und Brett Neilson (2013a, 2015, 2019) mit ihrem Konzept der »operations of capital«. Sie stellen damit die Frage nach den spezifischen Prozessen und Handlungen, durch die abstrakte Kapitallogiken in der materiellen Realität Effekte entfalten, oder, in ihren Worten, nach den »ways in which

capital hits the ground« (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 138) (ebd., S. 138). Dabei geht es ihnen insbesondere um die Ko-Konstitution dieser abstrakten Logiken und ihrer materiellen Manifestation. Sie gehen also nicht von einer allumfassenden und prä-existenten Totalität des Kapitals aus, die sich in den von ihnen untersuchten Operationen lediglich materialisiert. Vielmehr verstehen sie diese als hochgradig transformative Momente, die die ihnen zugrunde liegenden Beziehungen kontinuierlich neu konfigurieren.

Einer kritischen Analyse des globalisierten Kapitalismus bieten solche Operationen damit konkrete, der empirischen Beschreibung zugängliche Ansatzpunkte, durch die die hinter ihnen stehenden und durch sie hervorgebrachten ökonomischen und politischen Verhältnisse freigelegt werden können. Eine einzelne Operation verweist somit gleichzeitig auf spezifische Akteur*innen und materielle Umstände wie auf ein weit gefasstes Netz anderer Operationen, Beziehungsgeflechte, Akteur*innen, Prozesse und Strukturen. »[W]e are not merely interested in focusing on operations in their singular moments but also consider how they concatenate to link up and contribute to the fabrication of the world« (ebd., S. 67), fassen Mezzadra und Neilson den Anspruch ihres Projektes zusammen.

Konkret gehen sie in der Entwicklung ihres Konzeptes der Operationen von den Feldern der Extraktion, der Finanzialisierung und der Logistik aus,¹ die sie als »prevalent fields of economic activity« (ebd., S. 4) identifizieren. Dabei ist es mehr als nur eine Randnotiz, dass der Begriff der Operation selbst mehr oder weniger unmittelbar aus dem Vokabular des Finanzkapitalismus und der Logistik übernommen ist (ebd., S. 67f). Tatsächlich beschreiben Mezzadra und Neilson insbesondere diese beiden Felder als wesentlich für die konstitutive Rolle, die Kapitaloperationen in der Konfiguration der globalisierten Gegenwart spielen:

Financial and logistical operations deploy constitutive effects on the world. They play crucial roles in defining what we can call the framework, or the skeleton of the world. This means that precisely due to their increasingly abstract character

1 Sie definieren diese Felder wie folgt (siehe ausführlicher Kap. 6.1): »Finance permeates the rationality of capitalism as a whole, linking abstract processes of control and manipulation to changing forms of production, to the life of entire populations, and to the formalization of anthropological relations into monetary standards and conventions. Extraction provides the raw materials that drive capital's creative destruction, whether it involves mining, land grabbing, extensive cultivation of cash crops, gentrification of urban neighbourhoods, or the continuous pressure placed on human activity and life to transform it into a source of value. Logistics is the art and science of building net-worked relations in ways that promote transport, communication and economic efficiencies. Stemming from military practices, it organizes capital in technical ways that aim to make every step of its ›turnover‹ productive.« (Mezzadra & Neilson, 2013, S. 12)

they produce specific sets of links and relations that shape human activity within and across different social spaces and geographical scales. (ebd., S. 69)

Weiter ist es für ihr Konzept der Operationen zentral, die Felder der Logistik, der Finanzialisierung und der Extraktion nicht jeweils isoliert für sich zu betrachten. Es geht vielmehr an entscheidender Stelle darum, die Überschneidungen, Verbindungen und Resonanzen zwischen ihnen nachzuvollziehen. »We treat extraction, logistics and finance as intersecting sets of operations and practices that provide different points of entry or relative framings for a wider analysis of the mutating fields of politics and capital« (ebd., S. 4), fassen Mezzadra und Neilson diesen Anspruch zusammen.

Folgt man ihnen in ihrer Argumentation und geht gleichzeitig davon aus, dass Museen wie das Hafenmuseum und das MAS sich, wie ich in dieser Arbeit argumentiere, an zentraler Stelle mit Fragen der Logistik befassen, so folgen daraus einige Leitlinien für deren Untersuchung. Die museale Beschäftigung mit Praktiken und materiellen Infrastrukturen des globalen Warentransports sowie mit Vernetzungen durch Welthandel ist dann zumindest potenziell eine Beschäftigung mit Operationen des Kapitals, d.h. mit Prozessen und Mechanismen, durch deren Prisma sich ein Blick auf die Funktionsweisen des globalen Kapitalismus eröffnet. Inwieweit also wird dieser Zusammenhang auch in den untersuchten Museen aufgegriffen? Beschränken sie sich tendenziell auf die Beschreibung einzelner technologischer Artefakte oder materieller Situationen oder sehen auch sie die Notwendigkeit, die dahinter liegenden operationalen Zusammenhänge in den Blick zu nehmen und kritisch zu befragen? Und welche Schlüsse auf die Funktionsweise, auf die Operationalität der globalisierten Gegenwart und ihrer Geschichte ziehen sie daraus?

Wenn ein Museum wie das MAS also Objekte präsentiert, die im frühen 20. Jahrhundert als Waren zwischen dem Kongo und Belgien gehandelt wurden, so sind diese nicht nur als Zeugnisse ihres unmittelbaren materiellen Transports oder der Bedingungen ihrer Produktion zu verstehen. Sie verweisen vielmehr auf eine globale Situation, die ebenso geprägt ist durch die sozioökonomischen Bedingungen des Kapitalismus und die Kolonisierung des afrikanischen Kontinentes wie durch technologische Entwicklungen in der Schifffahrt oder die Finanzierung des kolonialen Projektes durch europäische Kapitalgeber – Bedingungen also, die in den logistischen Operationsweisen des kolonialen Warenverkehrs gewissermaßen kulminieren (siehe Kap. 5.2).

Wenn das Hafenmuseum einen ehemaligen Salpetersegler in den Mittelpunkt seines Konzeptes stellt, so wirft dies auch die Frage auf, inwieweit die museale Einbindung des Schiffes über dessen unmittelbaren technischen und nautischen Kontext hinausgeht. Aus einer logistikkritischen Perspektive betrachtet, welche die von Mezzadra und Neilson postulierte Relationalität von Kapitaloperationen ernst nimmt, ist der eigentliche Transport von Salpeter nur ein kleiner Bestandteil

eines größeren politökonomischen Zusammenhangs. Eine an dieser Perspektive orientierte Museumspraxis sieht daher auch das Schiff und seinen Verwendungszusammenhang als logistische Infrastruktur des Salpeterhandels als Zugriffspunkt auf die dahinterstehenden Beziehungsnetze. Sie sucht mit seiner Hilfe Auseinandersetzungen mit den entsprechenden Prozessen der Extraktion und der Finanzialisierung, die im Komplex des Salpeterhandels besonders augenscheinlich sind (siehe Kap. 6).

Logistische Räume

Mezzadra und Neilson legen in ihrer Analyse einen besonderen Fokus auf die räumliche Dimension, d.h. auf die »spacial and scalar arrangements« (2019, S. 3) der von ihnen untersuchten Operationen. Um Logistik als zentrale Praktik des gegenwärtigen Kapitalismus zu verstehen und im nächsten Schritt dieses Verständnis auf die Untersuchung musealer Zusammenhänge zu übertragen, muss folglich ihre raumproduktive Dimension besonders in den Blick genommen werden. Diese besteht vor allem in der für logistische Operationen zentralen Kapazität, Orte, Subjekte und Prozesse zu komplexen Netzwerken zu verknüpfen. Es liegt daher auf der Hand, dass viele der wesentlichen Arbeiten, die sich ab den 2000er Jahren explizit und systematisch dem Gegenstand der Logistik und seiner Rolle in den Zyklen des globalen Kapitalismus zuwenden, aus den Raumwissenschaften stammen (für eine systematische Übersicht vgl. Coe, 2020).

Als wesentliche Schaltstelle zwischen politökonomischen und geografischen Analysen sind dabei die Arbeiten David Harveys (2001, 2003, 2005) zu nennen, der als einer der wegweisenden Protagonist*innen einer raumtheoretischen Lesart der Marx'schen Kapitalanalyse zu bezeichnen ist. Mit Blick auf die logistischen Systeme der Zirkulation ist insbesondere sein Konzept des »spatio-temporal fix« von großer Bedeutung (Harvey, 2003, S. 109). Ausgehend von der bereits beschriebenen Krise der Überakkumulation in den 1970er Jahren analysiert er die Strategie kapitalistischer Akteure, überschüssiges Kapital an anderen Orten und/oder in Erwartung zukünftiger Gewinne zu investieren und damit der drohenden Entwertung zu entziehen. Dies geschieht entweder durch dessen langfristige Investition (»temporal displacement«) oder durch die Erschließung neuer Absatz- und Arbeitsmärkte, wodurch der räumliche Radius der Zirkulation erweitert wird (ebd.). Der Begriff »fix« transportiert in diesem Zusammenhang eine doppelte Bedeutung, indem er sowohl auf die Fixierung von Kapital in physischen Infrastrukturen verweist als auch auf das englische »to fix« im Sinne von beheben, ausbessern, reparieren. Er dient damit als Metapher »for a particular kind of solution to capitalist crises through temporal deferral and geographical expansion« (ebd., S. 115) und eröffnet eine dezidiert räumliche und materialistische Perspektive auf Prozesse der kapitalistischen Globalisierung.

Laut dem Geografen Martin Danyluk (2018b) ist dies untrennbar verbunden mit den seit den 1960er Jahren realisierten Geschwindigkeits- und Effizienzsteigerungen der Logistik, die er als wesentliche Bestandteile des globalen *spatio-temporal fix* sieht: »The spatial fix afforded by globalization [...] hinged on a revolution in logistics« (ebd., S. 13). Logistik ist demnach also Teil einer Strategie, mithilfe räumlicher Verschiebungen von Kapital systemimmanente Krisentendenzen entgegenzuwirken. Sie ist damit letztlich ein verräumlichtes Instrument der Selbsterhaltung kapitalistischer Systeme. Auch Deborah Cowen hebt diese räumliche Komponente hervor und beschreibt Logistik als »crucial in the process of time-space compression that has remade geographies of capitalist production and distribution at a global scale.« (Cowen, 2014, S. 10)

Doch wie sieht dies im Konkreten aus? Wie oben bereits herausgestellt wurde, ist Logistik ein wesentliches Werkzeug, um den Wertschöpfungsprozess aus der Fabrik als dem singulären Ort der Produktion herauszulösen und weit in die Sphäre der Distribution hinein auszudehnen. Wie Cowen zeigt, ist dies eine räumlich-materielle Praxis im allerengsten Sinne, indem der Produktionsprozess selbst fragmentiert und auf verschiedene Orte entlang der Lieferkette aufgeteilt wird (ebd., S. 8). Die kalkulatorischen und organisatorischen Instrumente der *logistics revolution* können damit als unmittelbar raumproduktive Praktiken bezeichnet werden. Sie konfigurieren jeden Schritt der Produktion und des Transports so, dass am Ende eine möglichst günstige Gesamtbilanz steht. Die Geografin Kathin Hepworth schreibt dazu:

Through logistics, the ›sphere of ›circulation‹ identified by Marx is not simply treated as a means of opening up new markets, but actively taken into account in the cost-benefit analysis of production and consumption systems. [...] Here, the costs of moving commodities across space and in time are offset by exploiting differences in labour conditions or environmental controls on the extraction and processing of raw materials, or even the advantage of differential tax regimes. (Hepworth, 2014, S. 1124)

In der Praxis führt dies zu immer weiter reichenden Netzwerken von Produktionsstandorten und logistischen Korridoren, deren Relationen zueinander in komplexen Kalkulationen dynamisch moduliert werden (Cowen, 2014, S. 11). »Logistics also made the organization of global space more complicated and differentiated«, schreiben Sandro Mezzadra und Brett Neilson, denn: »Geographical entities such as special economic zones and logistics hubs sprang up to attract investment and organize the business of global production« (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 149). Logistische Operationen der Verflüssigung und Flexibilisierung formieren sich hier zu raumproduktiven Praktiken mit manifesten Effekten in der materiellen Realität. In diesen logistischen Praktiken der Raumproduktion verschränken sich kalkulatori-

sche und strategische Überlegungen und bringen ein hochspezialisiertes Netzwerk hervor, das einem Imperativ der optimierten Zirkulation folgt. Logistik ist an erster Stelle »a calculative rationality and a suite of spatial practices aimed at facilitating circulation – including, in its mainstream incarnations, the circulatory imperatives of capital and war« (Chua et al., 2018, S. 618).

Die räumliche Praxis, die diese logistischen Netzwerke und Lieferketten realisiert, ist dabei voller Reibungspunkte und Konflikte – seien es topografische Hindernisse, havarierte Schiffe in wichtigen Schifffahrtsstraßen oder Arbeitskämpfe –, welche jedoch von einer hochgradig ideologischen Imagination eines reinen Netzwerkraums verdeckt werden. Logistik wird so als »seamless system of instantaneous flow and total functional integration« (ebd., S. 623) imaginiert, das sich über die materielle Welt der physischen Geografien, Architekturen und Infrastrukturen legt. In diesem räumlichen Gefüge scheint sich jener »horizon of networked, ahistorical space of flows« (Castells, 2010, S. 459) zu realisieren, den Manuel Castells Ende der 1990er Jahre als räumliches Paradigma der Postmoderne heraufziehen sieht. Jasper Bernes fasst diese Imagination 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.« (Bernes, 2015, S. 29)

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 zu integrieren scheint. In Wahrheit jedoch reibt sich die Implementierung logistischer Räume in vielerlei Hinsicht an der materiellen Realität. Der Kulturwissenschaftler Alexander Klose schreibt dazu:

The world of containers suggests a smooth, lossless processing of transportation, almost immaterial in its textbook implementation of a logistical ideal – so efficient, measured by transport volumes, that the transportation costs could become a negligible factor. From this point of view it is easily forgotten that this is nevertheless a matter of heavy metal, a gigantic technological system of steel and silicon that requires tens of thousands of human workers to function. (Klose, 2015, S. 26)

Wie Charmane Chua betont, ist materielle Reibung in den Abläufen der Logistik nicht allein eine Folge ungenügender Planung, also ein zu behebender Mangel. Vielmehr sieht sie den Widerspruch zwischen dieser imaginierten reinen Vernetzung und ihrer Materialität im Begriff der logistischen Zirkulation selbst angelegt:

Das Konzept der Zirkulation erweist sich als zentral für das Projekt der Logistik, weil es auf der einen Seite das idealisierte Bild der logistischen Fantasien von schneller und reibungsloser Zirkulation einfängt. Auf der anderen Seite ist die Zirkulation auch eine dichte materielle und physische Praxis der Bewegung. (zit.n.: Collier et al., 2020, S.106)

Die Dringlichkeit einer solchen Auseinandersetzung wird umso deutlicher angesichts der brachialen Mittel, mit denen der Widerspruch zwischen dem imaginierten Raum der Ströme und der materiellen Realität häufig überbrückt wird. Der Ausbau von maritimen Infrastrukturen auf Kosten der Gesundheit lokaler Bevölkerungen (Danyluk, 2021, 2018a), rechtswidrige Pipeline-Projekte auf *Indigenous land* in British Columbia und North Dakota und die Niederschlagung der Proteste dagegen (Estes, 2019; Mazer et al., 2019), eine zunehmend militarisierte Praxis der Supply Chain Security zu Wasser und an Land (Cowen, 2014, S. 132f; Dua, 2019) und immer prekärere und gewaltvollere Arbeitsverhältnisse im Sektor der Logistik selbst (Bonacich & Wilson, 2008; Emmons Allison et al., 2018; Reese, 2020) – die Realisierung und Aufrechterhaltung logistischer Räume und der durch sie zirkulierenden Warenströme ist nicht nur tief in der materiellen Realität verankert, sondern zeichnet sich auch durch eine geradezu antagonistische Haltung gegenüber menschlichem Leben aus. Chua et al. fassen dies zusammen:

As a set of techniques, discourses, instruments, strategies, and technologies aimed at optimizing circulation, business and military logistics seeks to effect the spatial disposition of bodies, information, and infrastructures in ways that promote the construction and operation of global supply networks. In doing so, however, it contributes to the material conditions through which the security and well-being of human and nonhuman lives are rendered subordinate to the imperative of smooth, efficient circulation. (Chua et al., 2018, S. 622)

Die scheinbar neutralen und technokratischen Managementtools der logistischen Revolution sind somit als unmittelbar politische und oft martialische Werkzeuge zu betrachten, die einen Raum der Zirkulation gegen alle Widerstände zu realisieren suchen. Dies ist nicht zuletzt eine Fortführung der imperial-militärischen Ursprünge der Logistik. Es ist aber ebenso eine Manifestation der Gewaltförmigkeit kapitalistischer Verwertungsprozesse, die in den Räumen der Logistik besonders deutlich erkennbar ist. Der Begriff der Supply Chain ist damit mehr als nur eine betriebswirtschaftliche Kategorie. Er verweist vielmehr auf eine räumliche Logik der Verschaltung von Produktivkräften, der ständigen Modulation der Relationen zwischen diesen sowie der gewaltvollen Verflüssigung materieller Ströme und ihre Unterwerfung unter ein Paradigma der optimierten Zirkulation.

Für eine Museumsanalyse unter logistischen Vorzeichen ist all dies in mehrerlei Hinsicht instruktiv. Zunächst impliziert diese raumwissenschaftliche Perspektive eine Konkretisierung bzw. Spezifizierung der oben umrissenen politökonomischen Logistikkritik. Sie erlaubt es, den in den Museen entwickelten Narrativen mit einem geschärften analytischen Blick zu begegnen und verankert die Analyse abstrakter Kapitalströme im materiellen Raum der globalen Warenzirkulation. Daraus ergibt sich die Frage, ob sich diese Bewegung der raumanalytischen Konkretion auch in den untersuchten Museen findet. So gibt es auch im musealen Bereich eine Tendenz, globale Warenströme als post- oder immaterielle Netzwerke zu repräsentieren. Wo Ausstellungen sich mit globalen Netzen von Handelsrouten beschäftigen, sind meist abstrahierende Darstellungen nicht weit. Stilisierte Linien spannen sich über Weltkarten und Globen, so als seien die Wege der Waren Vektoren reiner Bewegung, losgelöst von menschlicher Arbeit oder der Materialität des Terrains (Toscano, 2018). Es gilt also zu fragen, was die untersuchten Museen dieser Tendenz zur Abstraktion entgegensetzen. Gelingt es ihnen, eine Dekonstruktion dieser ideologischen Imagination eines aus reiner Bewegung bestehenden Raumes der Ströme zumindest zu skizzieren? Erzählen sie von den Gewaltlogiken, die in kolonialen Logistikern historisch angelegt sind und die sich in den Netzwerken des gegenwärtigen Welthandels fortschreiben (siehe Kap. 5.2)?

Neben diesem Blick auf die Darstellung von Logistik in den untersuchten Museen, die Musealisierung von Logistik also, eröffnet sich hier auch ein erster Hinweis auf eine Perspektive von Museen *als* Logistik, auf die Logistik des Musealen, wie sie in dieser Arbeit entwickelt werden soll. So sind Museen in vielerlei Hinsicht durch ihre räumliche Konfiguration bestimmt. Wie ist der architektonische Raum unterteilt und erschlossen? Wie wird durch diese Aufteilung und Erschließung die Bewegung – oder: Zirkulation – von Besucher*innen gelenkt? Wie sind Dinge im Raum platziert, insbesondere in Relation zu anderen Dingen und Subjekten? Und vor allem: In welchem Verhältnis steht all das zu der im Raum des Museums entwickelten Erzählung von Logistik? Wenn Chua et al. (2018, S. 617) schreiben: »the rise of logistics has transformed not only the physical movement of materials but also the very rationality by which space is organized«, dann gilt es hier, die Kategorie der räumlichen Organisation über die unmittelbaren Fragen von Kapital- und Warenzirkulation hinauszutragen. Gibt es so etwas wie eine Logistik des musealen Raumes, die diesen gemäß einer bestimmten narrativen Rationalität strukturiert? Und wie wird dadurch die Zirkulation von Körpern, Erzählungen und Diskursen organisiert (siehe Kap. 5.1)?

Logistische Medien

Um diesen Fragen weiter nachgehen zu können, ist ein Verständnis von Logistik vonnöten, das die bis hierher entfaltete Definition ergänzt und erweitert, d.h. über

die im engeren Sinne ökonomisch-räumliche Dimension hinausträgt. Einen ersten hilfreichen Bezugspunkt bieten in dieser Hinsicht medienwissenschaftliche Positionen, die auf die Verflechtung medialer und logistischer Systeme hinweisen. So schreiben Mathew Hockenberry, Nicole Starosielsky und Susan Zieger in der Einleitung ihres Bandes »Assembly Codes«, der wohl bislang umfassendsten medienwissenschaftlichen Auseinandersetzung zu diesem Thema:

Media and logistics are global operating systems. They set conditions for the circulation of information and culture. They activate inventories of materials and networks of infrastructure. They coordinate interfaces between bodies, objects, and environments. [...] And they are inextricably entangled with one another. (Hockenberry et al., 2021, S. 1)

Eine Analyse von Logistik, die blind für deren mediale Einbettung ist, bleibt demnach ebenso unvollständig wie eine Auseinandersetzung mit Medien, die deren logistische Dimension außer Acht lässt. Diese Einsicht schlägt sich in Arbeiten wie denen von Ned Rossiter (2014, 2015, 2016, 2021) nieder, der die für die Realisierung der Supply Chain als optimiertem Raum der Zirkulation fundamentalen Technologien medienwissenschaftlich theoretisiert. Er argumentiert, der globale Kapitalismus in seiner gegenwärtigen Form beruhe zu weiten Teilen auf Softwaresystemen, die die Kapitalzirkulation und -akkumulation gemäß eines »logistical paradigm« organisiert (Rossiter, 2015, S. 136). Dies geschehe durch Technologien der Kalkulation und der ständigen Evaluation und Optimierung, die Arbeitskraft, Finanzkapital und Lieferketten in Form von digitalen Datenpunkten abstrahierten und so in Echtzeit operationalisierbar machten. Rossiter spricht auch von einem »algorithmic capitalism«, der bestimmt sei durch die in diese Softwarelösungen eingeschriebenen Parameter (ebd., S. 135).

Eine medienwissenschaftliche Perspektive auf Logistik beschränkt sich jedoch keinesfalls auf eine solche Auseinandersetzung mit digitalen Steuerungsinstrumenten, und auch nicht auf die durch die *logistics revolution* implementierten Managementwerkzeuge. Vielmehr können diese als Fortschreibungen bzw. Aktualisierungen von historischen Medientechnologien wie Seekarten, Frachtlisten oder Ladebriefen verstanden werden, welche bereits seit Jahrhunderten die Logistik der globalen Warenzirkulation koordinieren (Hockenberry et al., 2021, S. 9). Was sich dann abzeichnet, ist ein weit gefasster Begriff logistischer Medien, der sich eher auf eine bestimmte operative Logik bezieht denn auf konkrete Technologien. Ein solches Verständnis findet sich etwa bei John Durham-Peters (2013), der logistische Medien als all diejenigen Instrumente versteht, die Raum und Zeit einem Paradigma der Rationalisierung folgend systematisch organisieren. Basale Technologien wie Uhren, Kalender, Karten, aber auch – im Kontext dieser Arbeit besonders re-

levant – Archive und Museen versteht er damit als logistische Infrastrukturen, die der eigentlichen Informations- und Wissensübermittlung vorgelagert sind:

Logistical media arrange people and property into time and space. [...] [They] do not necessarily have ›content‹. They are prior to and form the grid in which messages are sent. [...] Logistical media establish the zero point of orientation, the convergence of the x and y axes. (ebd., S. 41f)

Eine solche medienwissenschaftliche Erweiterung ist ein entscheidender Schritt in Richtung eines Logistikbegriffes, der auch jenseits der unmittelbaren Zusammenhänge globaler Waren- und Kapitalzirkulation und militärischer Apparate produktiv gemacht werden kann. Sie vollzieht eine Verschiebung vom Objekt hin zu seinen Funktionsweisen, von der »object form« zur »active form«, wie die Medien- und Architekturtheoretikerin Keller Easterling es formuliert (2016, S. 14). Hockenberry et al. konkretisieren dies anhand eines Perspektivwechsels von Auseinandersetzungen mit dem Container – der Metallkiste, in der der Großteil der weltweit gehandelten Waren transportiert wird – hin zu »techniques like containment« (2021, S. 14, H.i.O.). Dies impliziert die Hinwendung weg von der materiellen Form hin zu einer Logik der Standardisierung, Einschließung, Rationalisierung und Abstraktion, die im stählernen Container lediglich ihre Konkretisierung findet.

Bezogen auf die oben ausgeführten logistischen Systeme der Zirkulation, ihrer Einbettung in kapitalistische Verwertungslogiken und die ihnen eigenen Praktiken der Raumproduktion stellt sich also nicht mehr nur die Frage: *Was* passiert? Sondern vielmehr: *Wie* passiert es? Welche medialen Apparate (im soeben ausgeführten erweiterten Sinne logistischer Medien) sind hier am Werk und vor allem: Welchen operativen Logiken folgen diese? »[Media] are not logistics' black box«, schreiben Hockenberry et al., »[t]hey are the instructions for its assembly« (ebd., S. 3).

In diesem Sinne hilft eine medientheoretische Perspektivierung dabei, Logistik nicht nur als konkretes Verfahren des Transports und der Kalkulation innerhalb materieller Infrastrukturen zu verstehen, sondern als eine operative Logik der Assoziationen, der Vernetzung und der Modulation – analog zu dem, was in den globalen Waren- und Kapitalkreisläufen geschieht, jedoch nicht auf deren unmittelbaren materiellen Kontext beschränkt.

Museumsanalytisch gelesen laden diese Positionen dazu ein, Museen nicht allein von ihrer materiellen Form ausgehend zu analysieren, sondern den Blick für die hinter dieser Form stehenden medialen Operationsweisen zu schärfen. Solche Überlegungen schließen auch an die raumtheoretischen Überlegungen an, die im vorherigen Abschnitt skizziert wurden. Was würde es bedeuten, das Museum, wie von Durham-Peters beschrieben, als logistisches Medium zu verstehen? Was sind die raumzeitlichen Koordinatensysteme, die es implementiert, und welche Relationen und Assoziationen stellt es innerhalb dieser Koordinaten her? Wie bewegt es

Ausstellungsbesucher*innen durch den Raum und integriert sie dadurch in die musealen und narrativen Ordnungen (siehe Kap. 5.1)? Und: Wie verhalten sich diese Relationen zu denen, die in der maritimen Logistik, also dem Gegenstand der hier untersuchten Museen, hergestellt werden (siehe Kap. 4)? Kann die mediale und infrastrukturelle Kapazität des Museums *gehackt* und für andere, kritische Erzählungen genutzt werden (siehe Kap. 7)?

Logistische Subjekte

An dieser Stelle ist es hilfreich, auch subjekttheoretische und machtanalytische Perspektiven auf logistische Zusammenhänge zu berücksichtigen. Diese stellen heraus, dass Logistik nicht nur Räume produziert und auf dieser Grundlage Kapital- und Warenströme steuert, sondern dabei immer auch Subjektivität hervorbringt und die ihr eigenen Tendenzen zur Optimierung und Modulation in diese einschreibt (Neilson, 2012; Cuppini et al., 2015; Benvegnù et al., 2021). Dies zeigt sich etwa in der Art und Weise, wie im logistischen Kapitalismus Arbeitskraft reguliert bzw. als solche erst generiert wird. »The production of labor forces along these chains and networks«, schreibt Bret Neilson dazu, »is not an a-priori factor but a highly contested process in which the production of subjectivity is immediately at stake« (Neilson, 2012, S. 335). Die so produzierte Form der Subjektivität sei eine hochfragmentierte, die in deutlichem Kontrast zu früheren Subjekten der kapitalistischen Arbeit stehe – Neilson nennt hier etwa die Figur des »citizen-worker« im frühen 20. Jahrhundert, in der sich Arbeitskraft mit den politischen Kapazitäten des meist männlichen Bürgers im Nationalstaat verschränkte, in der also der Träger von Arbeitskraft identisch mit dem Träger von politischer Handlungsmacht und Autonomie ist (ebd., S. 335). Auch wenn bezweifelt werden kann, ob diese Figur tatsächlich jemals existierte oder ob es sich nicht vielmehr um eine Imagination liberaler Fortschrittsideologien handelt, weist Neilson mit seiner Analyse doch auf eine wesentliche Verschiebung im logistischen Kapitalismus hin. So schreibt er zu der Tendenz der Logistik, Arbeitskraft entlang der globalen Lieferketten immer neu zu extrahieren: »[I]t is to register how the interaction of [...] populations with systems which seek to co-ordinate or <crowdsource> their labor sets up their subjectivity as a kind of battleground between processes of subjection and subjectivation.« (ebd., S. 335) Er verweist damit auf ein Verständnis von Subjektivität im Sinne einer doppelten Bewegung von »Unterwerfung/Subjektivierung«, wie Michel Foucault sie in »Überwachen und Strafen« beschreibt (Foucault, 1977, S. 283). Einerseits ist darin die »Dimension der Herrschaft oder der Abhängigkeit« angelegt, andererseits aber auch die »Dimension der Konstitution oder der Bildung des Subjekts«, die dieses als handelnde, dabei aber immer auch durch Technologien der Macht bestimmte Instanz hervorbringt (Nigro 2015, S. 19). Das heißt: Die logistischen Regime zeichnen sich durch einen unmittelbaren Zugriff auf das

Subjekt aus, wobei insbesondere mediale Apparate wie die oben mit Rossiter beschriebenen Softwaresysteme eine Rolle spielen. Diese zerlegen Arbeitsprozesse in präzise identifizierbare Teile, wodurch deren Subjekt als bezifferbare Größe in die systematische und allumfassende Kalkulation der Lieferkette einfließt. Gleichzeitig implementiert der logistische Kapitalismus aber auch eine Form des Zugriffs, der sich durch eine subtilere Form der strategischen Aktivierung von Subjektivität auszeichnet. In diesem Sinne beschreibt die Anthropologin Anna Tsing (2009) in ihrem Aufsatz »Supply Chains and the Human Condition« die Lieferkette nicht nur als materielle Geografie der Produktion, sondern führt sie als Denkfigur ein, um die heterogenen Operationsweisen des globalisierten Kapitalismus zu verstehen. Dabei geht es ihr insbesondere um eine spezifische Form der ökonomischen Mobilisierung von Subjektivität, die entlang kulturell definierter Identitäten operiert. »[T]hinking through supply chains offers an opening to reconsider the relationship between culture and economy«, fasst sie dies zusammen (ebd., S. 158). Die räumliche Ausdehnung von Kapitalkreisläufen werde im gegenwärtigen Kapitalismus demnach nicht, wie noch in den Wertschöpfungsmodellen fordistischer Prägung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, durch globale Homogenisierung von Produktionsverfahren hergestellt, sondern beruhe vielmehr auf der strategischen Aktivierung von Diversität und Heterogenität. Die Macht des Lieferkettenkapitalismus liege demnach in seiner Fähigkeit begründet, sozioökonomische Nischen zu verschalten und die darin angelegten Vulnerabilitäten strategisch zu nutzen. Dabei bräuchten die Lieferketten noch nicht einmal unmittelbare Werkzeuge der Herrschaft und Kontrolle, sie bedienten sich vielmehr ohnehin bestehender Herrschaftsverhältnisse: »No firm has to personally invent patriarchy, colonialism, war, racism, or imprisonment, yet each of these is privileged in supply chain labor mobilization.« (ebd., S. 151)

Gleichzeitig sind Lieferketten aber auch an der Produktion eben dieser Kategorien beteiligt, verschärft die von ihnen praktizierte strategische Mobilisierung von Differenzen, wie etwa Geschlechterverhältnisse oder Rassismen, doch deren Ausprägung. »[T]he logistical organisation of supply chains crucially relies on gendered and sexualised forms of extraction«, schreibt etwa die Anthropologin Irene Peano (2021, S. 22). Dies umfasse sowohl die Arbeit von weiblich gelesenen und rassifizierten Personen im Niedriglohnsektor der Logistikindustrie als auch den versteckten Mehrwert im reproduktiven Sektor, »extracted from workers' households, where feminised re/productive labour is provided in unwaged form« (ebd.). Feministische Perspektivierungen wie diese führen vor Augen, wie Logistik nicht nur Orte der Produktion und des Konsums in eine global ausgedehnte Lieferkette integriert, sondern auch Subjektivität und kulturelle Faktoren in Abhängigkeit von globalen Machtverhältnissen als Ressource erschließt. Gender, *Race* und andere kulturelle und identitäre Faktoren werden damit zu weiteren Punkten, die, um Durham-

Peters' (2013) Formulierung aufzugreifen, im raumzeitlichen Koordinatensystem logistischer Medien verschaltet werden.

Sowohl bei der Betrachtung von Subjektivierungsweisen und ihrer Medialität in der Sphäre der kommerziellen Logistik als auch bei ihrer Übertragung auf museumsanalytische Überlegungen gilt es indes zu bedenken: Der Zugriff der Logistik auf ihre Subjekte ist nicht absolut. So unausweichlich die technologisch-medialen Instrumente der Quantifizierung und Extraktion von Arbeitskraft auch scheinen, so allmächtig der ideologische Überbau des Lieferkettenkapitalismus auch ist, eröffnen sich doch immer auch Spielräume für sich entziehendes oder widerständiges Handeln, für eine widerspenstige Form der Subjektivität. »The subject produced on the cusp of logistical control is [...] a politically ambiguous figure«, schreibt in diesem Sinne Bret Neilson (2012, S. 336). Demnach kann, gerade *wegen* der scheinbar lückenlosen Integration des arbeitenden Subjektes in die logistischen Lieferketten, deviantes Handeln hier eklatanten Schaden anrichten: »The heterogenous body of living labor [...] can fluster or sabotage the system, leaving logistical forms of power in a situation where they are unable to reproduce the framing of their operations.« (Ebd.) Im Sinne einer logistikkritischen Analyse müssen solche Momente des Widerstandes ernst genommen werden, ist es doch ihr Anliegen, der ideologischen Selbstdarstellung der Logistik als allmächtiges, weltumspannendes System der reibungslosen Ströme mit einer dekonstruktiven Gegenposition zu begegnen und ihre Verwundbarkeit und unvollendete Form aufzuzeigen (Chua et al., 2018, S. 626). Dies ist nicht nur ein theoretisches Projekt, sondern eines, das auch Handlungsperspektiven für manifeste Kämpfe aufzeigen kann. Hafenblockaden in Oakland im Zuge der Occupy-Bewegung (Bernes, 2015), wilde Streiks in den Logistikzentren der italienischen Po-Ebene (Cuppini et al., 2015) oder die Aktionen Indigener Aktivist*innen gegen den Bau der Dakota Access Pipeline (Estes, 2019) weisen in Richtung einer Verknüpfung von Kämpfen, die sich analog zu der weltweiten Verflechtung logistischer Lieferketten vollzieht und die deren »Chokepoints« (Chua, 2014) strategisch auszunutzen weiß: »Workers and communities separated by considerable distances are building translocal networks of solidarity that mimic the weblike configuration of capitalist commodity networks«, schreibt Martin Danyluk (2021, S. 12) dazu.

Wenn nun, wie oben postuliert, das Museum als logistisch-medialer Apparat verstanden wird und damit als Bündel von Praktiken der Assoziation, welche Rolle spielen dort dann Fragen der Subjektivität? Was passiert, wenn die Analyse logistischer Formen der Subjektivierung aus ihrem unmittelbar ökonomischen Kontext herausgelöst und auf die kulturelle Form des Museums übertagen werden? Die kommerzielle Logistik greift auf das Subjekt der Arbeit zu und integriert es in die Choreographie der Lieferkette. Im Museum geht es weniger um Arbeit im ökonomischen Sinne, als vielmehr um Wahrnehmung, Affizierung und Erkenntnis, d.h. die Einschrei-

bung bestimmter Wissensformationen und Empfindungen in das Subjekt. Was also sind die Mechanismen, mit denen der museale Raum mit all seinen Auf- und Unterteilungen, seinen medialen und logistischen Kapazitäten seine Subjekte in den Flow der Erzählung integriert? Welche Rolle spielt etwa die räumliche Dramaturgie, mit der das MAS die einzelnen Elemente seiner Ausstellung anordnet, in dieser Frage (siehe Kap. 5.1)?

Indes gilt es, die oben beschriebenen Möglichkeiten des widerständigen Verhaltens in logistischen Systemen auch bei der Analyse von Museen zu bedenken. Wenn diese als Apparate der Subjektivierung und in diesem Sinne als logistische Gefüge konzeptualisiert werden, so muss auch gefragt werden, wie umfassend ihr Zugriff auf das Subjekt ist. Wie sehr ist dieses den im Museum organisierten Wissensbeständen und Dispositiven ausgeliefert? Welche Möglichkeiten und Handlungsoptionen, welche Spielräume für andere Subjektivierungsweisen eröffnet die Logistik des Musealen? Und: Können auch Museen Orte einer widerständigen Kollektivität sein, einer Vernetzung von Kämpfen und Diskursen, die über den Raum des Museums hinausreichen? Gibt es so etwas wie eine antagonistische Logistik des Museums? Solche Fragen ergeben sich etwa mit Blick auf die *Peking* im Deutschen Hafenmuseum. Kann sie dabei helfen, nicht nur die strukturellen Zusammenhänge zwischen historischen Logistiken des Extraktivismus, d.h. dem Salpeterhandel, und heutigen, ähnlich gelagerten Phänomenen aufzuzeigen? Bietet sie darüber hinaus vielleicht auch Potenziale, um Kämpfe in Chile gegen eben diesen Extraktivismus mit Verbündeten in Hamburg und anderswo auf der Welt zu verflechten und so Netzwerke der transnationalen Solidarität zu knüpfen (siehe Kap. 7)?

Logistiken der Rassifizierung

Die Verflechtung logistischer Systeme mit Kategorien wie *Race* und Gender wurde bereits mehrmals thematisiert, ebenso wie ihre strategische Aktivierung als Teil der Akkumulationsregime des Lieferkettenkapitalismus. Der Blick auf diese Zusammenhänge ist in allen benannten Debatten fester Bestandteil der Analyse, wird mal mehr, mal weniger explizit als inhärentes Element logistischer Operationen beschrieben. Wie konstitutiv rassifizierende Gewaltlogiken jedoch für das Feld der Logistik sind, das zeigt sich vollumfänglich erst in einer kritischen Historiografie unter entsprechenden Vorzeichen. Dafür ist ein Blick bis in die frühe Neuzeit erforderlich, welche von vielen Autor*innen als die Geburtsstunde einer Globalisierung unter kapitalistischen und kolonialen Vorzeichen konzeptualisiert wird (Osterhammel & Petersson, 2012; Rodney, 1981; Williams, 2021). An dieser Stelle gilt es, das Feld der Logistikkritik mit seinen bis hierher beschriebenen Eckpfeilern zu verkomplizieren und auf seine blinden Flecken hin zu befragen. Diese Arbeit ist vor allem von Autor*innen aus dem Feld der Black Studies geleistet worden (Bobo et al., 2004). Dies als Bezugspunkt einzuführen, bietet sich insofern an, als ein

zentraler Gegenstände der Black Studies die kollektiv vererbte und andauernde Gewalterfahrung des transatlantischen Versklavungshandels ist. Diese wird sowohl historisch als auch hinsichtlich ihrer konstitutiven Rolle für diasporische Erfahrungen Schwarzer Communities in Europa und insbesondere in den Amerikas betrachtet, wobei die transgenerationale Erfahrung der gewaltvollen Verschiffung, die »middle passage«, ein zentrales Motiv ist (Gilroy, 1993). Christina Sharpe (2016) theoretisiert deren Nachleben mit dem Motiv des Kielwassers (»wake«), also den Strudeln und Verwerfungen, die ein fahrendes Schiff im Wasser hinterlässt, die seinen Weg eine gewisse Zeit lang nachvollziehbar machen, bevor sich die Oberfläche wieder glättet. Bei Sharpe verbindet sich dies mit weiteren Bedeutungen, die die englische Bezeichnung »wake« transportiert: »[T]he keeping watch with the dead, the path of a ship, a consequence of something, in the line of flight and/or sight, awakening, and consciousness« (ebd., S. 17f). Das Motiv des »wake« mit all seinen flüchtigen Konnotationen versteht sie dabei als »means of understanding how slavery's violences emerge within the contemporary conditions of spatial, legal, psychic, material, and other dimensions of Black non/being as well as in Black modes of resistance« (ebd., S. 14). Dabei ist klar, welches Schiff die so als Grundzustand von Schwarzer Existenz theoretisierte Kielwelle hinterlässt. Es handelt sich um das Schiff, das auf den Routen des transatlantischen Dreieckshandels kreuzte und das Millionen Menschen auf die Plantagen der *Neuen Welt* verschleppte, das als verbindende Entität die Ströme von Körpern und Waren realisierte und so das Skelett des modernen Kapitalismus zusammenhielt. Diese kollektive Erfahrung schreibt sich in den von Sharpe beschriebenen Strudeln und Assoziationen fort: »[T]o be *in* the wake is to occupy and to be occupied by the continuous and changing present of slavery's as yet unresolved unfolding.« (ebd., S. 13f, H.i.O.)

Indem mit dem Sklavenschiff eine der zentralen Infrastrukturen des frühneuzeitlichen Kapitalismus (Rediker, 2007) als Ausgangspunkt gesetzt wird, drängt sich die Frage auf, wie Erfahrungen von Rassismus und erzwungener Diaspora mit dem Konzept der Logistik verwoben sind bzw. durch dieses greifbar gemacht werden können. Am wohl explizitesten wird diese Frage von Stefano Harney und Fred Moten (2013) in ihrem Buch »The Undercommons« gestellt. Dieses setzt sich im Kern mit dem Status Quo der amerikanischen Universität, mit spätkapitalistischer Subjektivierung und den rassistischen Grenzen der Aufklärung auseinander und fragt nach Möglichkeiten zur Schaffung widerständiger Räume und Praktiken – den titelgebenden »undercommons« – in dieser Gemengelage. All diese Fragen lassen Harney und Moten in dem finalen Essay mit dem Titel »Fantasy in the Hold« schließlich im Laderaum des Sklavenschiffes kulminieren. Sie entwerfen ein Verständnis von Logistik, das die bis hierher beschriebene marxistisch-geografische und medienwissenschaftliche Kritik durchkreuzt. Den Laderaum beschreiben sie dabei nicht nur als den ebenso metaphorischen wie historisch-materiellen Raum, in dem die traumatische Erfahrung der Versklavung, der erzwungenen Diaspora und der moderne

anti-Schwarze Rassismus ihren Fluchtpunkt finden. Sie verstehen ihn auch als den Geburtsort der Logistik, die wiederum als Technologie der ultimativen Flexibilisierung und Modulation paradigmatisch für die spätkapitalistische Gesellschaftsordnung steht. »Modern logistics is founded with the first great movement of commodities«, schreiben Harney und Moten, »the ones that could speak. It was founded in the Atlantic slave trade, founded against the Atlantic slave.« (ebd., S. 92) Stärker noch als in den bisher beschriebenen Positionen wird hier die immanente Gewalt der Logistik sichtbar. Sie nimmt Gewalt nicht nur in Kauf, um ihre Ziele – die Beschleunigung von Transport, die Steigerung von Profit, die Optimierung von Versorgungsketten – zu erreichen. Vielmehr ist diese Gewalt ihr historisch immanent. Logistik konstituiert sich von Beginn an in einem strukturellen Antagonismus zum Leben selbst, genauer: zum rassifizierten Leben.

Aus diesem historischen Zusammenhang ergeben sich weitreichende Implikationen für die Auseinandersetzung mit Logistik im Museum. Zunächst bedeutet die Feststellung, Logistik sei im Versklavungshandel entstanden, eine Verschiebung des historischen Horizontes, von welchem die historische Untersuchung der Logistik ausgeht. Nicht die napoleonische Kriegsführung ist ihre Geburtsstunde, und auch nicht die Entwicklung von Gesamtkostenanalyse, Frachtcontainer und Just-in-Time-Produktion in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg. Gefragt nach der Bedeutung der *logistics revolution* Mitte des 20. Jahrhunderts führt Stefano Harney aus, zu diesem Zeitpunkt sei es zwar unbestreitbar zu umfassenden Veränderungen in den Operationsweisen des Kapitals gekommen, verkörpert durch die genannten Innovationen in den Management Studies und im Speditionswesen. Gleichzeitig sei die Logistik aber schon Jahrhunderte zuvor entstanden: »Logistics is as old as the circuits of capital, Marx teaches us, and those circuits [...] take shape in the Atlantic slave trade and colonialism. This is the *logistical revolution*.« (Harney et al., 2018, S. 107, H.i.O.) Er stimmt also mit Autor*innen wie Søren Mau (2019) überein, die die logistischen Technologien der Spätmoderne als Fortführungen längst existenter Logiken des Kapitals verstehen. Darüber hinaus wird jedoch deutlich, wie untrennbar die kapitalistische Produktionsweise historisch mit Versklavungshandel, kolonialer Extraktion und Rassismus verschränkt ist und wie sehr diese nicht nur Begleiterscheinungen, sondern vielmehr konstitutive Elemente des modernen Kapitalismus sind (vgl. Baptist, 2016; Baucom, 2005). Die Industrialisierung in Europa und die Entwicklung des Plantagensystems in den Amerikas erscheinen demnach als zwei interdependente Linien innerhalb derselben historischen Entwicklung, die nur durch eine logistische Operation, die Verschränkung zweier »flows« (Harney et al., 2018, S. 104), realisiert werden konnten. Auf der einen Seite steht der Fluss der aus den Kolonien importierten Rohstoffe, in der Frühphase des Industriekapitalismus vor allem Baumwolle, deren Gewinnung auf den Horror der *middle passage* und des Plantagensystems in den amerikanischen Kolonien verweist.

Auf der anderen Seite operiert der Fluss der Arbeit in der Fabrik, die »assembly line« (ebd., S. 97), die rationalisierte Verarbeitung und Verwertung dieser Rohstoffe. Kolonialisierung und Industrialisierung sind demnach zwei Vektoren, in deren Verschneidung sich das formieren konnte, was in der Rückschau als Industriekapitalismus bezeichnet werden kann. Was die Entwicklungen der logistischen Revolution im 20. Jahrhundert schließlich leisteten, sei Harney zufolge lediglich eine Weiterführung dieses Projektes, wenn auch mit bis dahin ungekannten technischen Mitteln gewesen, jedoch kein grundsätzlicher Paradigmenwechsel: »The job of logistics remains in a sense to manage the relationship between the two social relations in/of production.« (ebd., S. 104)

Dies leitet über zur zweiten, sich aus den Überlegungen Harneys und Motens ergebenden Implikation für die Fragen des Logistischen (im) Museum. Wenn Logistik eine Technologie zur Steuerung des Verhältnisses der Ströme von Material und Arbeit bzw. Kolonialismus und Industrialisierung ist, so braucht es, um diese Beziehung zu managen, einen möglichst umfassenden Zugriff auf ihre materielle Manifestationen. Das sind Rohstoffe und Materialien, aber auch Körper und Subjekte als Träger von Arbeitskraft, mithilfe derer diese Rohstoffe in den Kolonien extrahiert und in den Fabriken verarbeitet werden:

[T]he Atlantic slave trade was also the birth of modern logistics because modern logistics is not just about how to transport large amounts of commodities or information or energy, or even how to move these efficiently, but also about the socio-pathic demand for *access*: topographical, jurisdictional, but as importantly *bodily* and *social* access. (ebd., S. 96, H.i.O.)

Dies wirft ein neues Licht auf die oben bereits beschriebenen Technologien des Trackings und der Quantifizierung von Arbeitsprozessen, aber auch solche des Containments, also der Einschließung von Waren oder Arbeit in rationalisierten und standardisierten, diskret verschiebbaren Formen. Diese dienen dann nicht mehr nur der Koordinierung von Zirkulation, sondern greifen direkt auf das Subjekt und seine körperlichen Kapazitäten zu, »working on production across bodies« (Harney & Moten, 2013, S. 89).

Der Zugriff der Logistik auf das Subjekt geht indes so weit, dass sie letztlich durch dieses hindurchgreift, es bis zu seiner Auflösung durchdringt. In diesem Sinne zeichnen Harney und Moten einen historischen Vektor in den Laderaum der Sklav*innenschiffe hinein. Wo Menschen zur Ware gemacht, zum »logistical object« (Harney & Moten, 2013, S. 90) degradiert werden, findet unbestreitbar ein ultimativer Angriff auf ihren Status als Subjekt statt. Sie werden auf reine Körperlichkeit reduziert, ihrer Menschlichkeit beraubt. Versteht man dies wörtlich, so präsentieren sich die logistischen Technologien der Gegenwart in letzter Konsequenz als gespenstischer Widerhall derjenigen Praktiken, mit denen Schwarze

Menschen gefangen, verschleppt, als Eigentum markiert und in die tödlichen Systeme der Plantagenarbeit gezwungen wurden (vgl. auch Browne, 2015, S. 89ff). Christina Sharpe schreibt dazu:

[T]he semiotics of the slave ship continue: from the forced movements of the enslaved to the forced movements of the migrant and the refugee, to the regulation of Black people in North American streets and neighborhoods, to those ongoing crossings of and drownings in the Mediterranean Sea, to the brutal colonial reimaginings of the slave ship and the ark; to the reappearances of the slave ship in everyday life in the form of the prison, the camp, and the school. (Sharpe, 2016, S. 21)

Wichtig ist auch hier, dass der logistische Zugriff niemals absolut ist, dass der Anspruch der Logistik hier immer in Teilen unrealisiert bleibt. Vielmehr ruft er immer auch Praktiken des Widerstands und des Sich-Entziehens, der Flüchtigkeit hervor, mit denen die diesen Zuständen Ausgelieferten sich immer wieder ihrer Menschlichkeit versichern (Hartman, 2019; Därmann & Wildt, 2021). Dennoch bleibt das Projekt der Logistik aus dieser Perspektive letztlich die Auflösung des Subjektes, ist Logistik »the transport of objects that is held in the movement of things.« (Harney & Moten, 2013, S. 92)

All das hat offensichtliche Konsequenzen für die Betrachtung der hier untersuchten Museen. Wenn diese sich mit Logistik befassen und dies anhand einer Sammlung von u.a. Schiffen, aber auch anderen Produkten oder Werkzeugen der über den Atlantik hinweg organisierten Arbeitsteilung tun, so ist es geboten, den hier aufgezeigten historischen Zusammenhang ernst zu nehmen und zu fragen, inwieweit diese immanente Kolonialität, die immanent rassifizierende Dimension maritimer Infrastrukturen in die museale Erzählung einfließt. Gleichzeitig ist die Frage des Subjektes und des Zugriffs auf dieses eine, die für die Auseinandersetzung mit den Operationsweisen des Museums selbst entscheidend ist. Wenn das Museum, wie oben behauptet, eine logistische Institution ist, welche Position besetzen Subjekte in ihm? Wer sind die Protagonist*innen der musealen Erzählung, wem wird die Möglichkeit zu sprechen, zu handeln und zu erzählen zugesprochen? Diese Frage ist von besonderer Bedeutung, wenn es um das Archiv der Versklavung und der Kolonisierung geht, in welchem die Leerstellen und Auslassungen besonders laut sind (Hartman, 2008). Kann dort ein Raum geschaffen werden, in dem diese vielleicht nicht gefüllt, aber doch zumindest als solche sichtbar gemacht werden können? Kann eine so eng mit den Apparaten und Strukturen einer westlichen, *weißen* Wissensproduktion verzahnte Institution wie das Museum überhaupt ein solcher Ort sein, oder schließt sich das von vornherein aus? Ist ein Blick *aus* dem Laderaum heraus möglich, oder ist der Blick des Museums immer einer *in* den Laderaum hin-

ein, ein »white gaze«, welcher aus einer übergeordneten und dadurch unsichtbaren Position heraus einordnet, organisiert, Reflexion simuliert (Browne, 2015, S. 49; vgl. auch Campt, 2021)? Oder, mit Christina Sharpe gefragt,

[I]f museums and memorials materialize a kind of reparation (repair) and enact their own pedagogies as they position visitors to have a particular experience or set of experiences about an event that is seen to be past, how does one memorialize chattel slavery and its afterlives, which are unfolding still? How do we memorialize an event that is still ongoing? (Sharpe, 2016, S. 18f)

All diese Fragen sollen an dieser Stelle vorerst im Raum stehen bleiben und an späterer Stelle der Arbeit aufgegriffen werden (siehe Kap. 5.3). Die in diesem Abschnitt skizzierten Positionen der Black Studies stehen dabei in einem ambivalenten Verhältnis zu denen in den vorherigen Abschnitten entwickelten Argumenten. Sie beziehen sich auf diese und erkennen ihre Leistungen an, nehmen aber doch entscheidende Verschiebungen vor – hinsichtlich der historischen Genealogie der Logistik, aber auch, indem die Kategorie des Zugriffs und der rassifizierenden Subjektivierung in den Vordergrund gestellt und dies als dezidiert rassifizierende Praxis erkannt wird. Wenn diese argumentativen Stoßrichtungen also mit denen aus der kritischen Geografie oder den Medienwissenschaften in Resonanz gesetzt werden, vor allem aber, wenn sie auf die Betrachtung musealer Zusammenhänge übertragen werden, so erfordert dies eine gewisse Vorsicht und Sensibilität für die spezifischen historischen Kontexte. Positionen der Black Studies sollen in diesem Sinne als potenzielle Komplikation in die Argumentation eingeführt werden, die nicht nur weitere Blickwinkel aufzeigt, sondern stets die gewaltvollen Implikationen der verwendeten Konzepte ins Gedächtnis ruft.

3.3 Logistik als konkretes Phänomen und operative Logik

Aus den Ausführungen der vergangenen Seiten scheint ein Verständnis von Logistik hervor, das sich in zwei eng miteinander verschalteten, in analytischer Hinsicht jedoch zu unterscheidenden Ebenen formiert. Die erste eröffnet einen Blick auf das Feld der Logistik als historisch gewachsenes Phänomen, als konkrete Positivität. Ein solcher Blick weiß um den Ursprung der Logistik in der kolonialen Gewalt des Versklavungshandels und der Plantagensysteme, ihre entscheidende Rolle in der modernen Kriegsführung und um den enormen Bedeutungszuwachs, den Technologien des Transports und der Koordination in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erfuhren. Er kennt die Praktiken und Infrastrukturen, die im Zuge dieser logistischen Revolution entstanden sind und diese möglich gemacht haben, sowie die politische Bedeutung scheinbar neutraler Technologien wie dem standardisierten Container, der Just-in-Time-Produktion oder der Gesamtkostenanalyse. Er verortet diese Innovationen auf einer historischen Linie, die sie als Fortführung einer im Kern der kapitalistischen Produktionsweise angelegten Tendenz der Beschleunigung von Zirkulation erkennen lässt, welche ab den 1960er Jahren einen qualitativen Sprung in Richtung Flexibilisierung und technologischer Optimierung vollzogen hat.

Logistik wird so als Bündel von Praktiken und materiellen wie immateriellen Infrastrukturen identifiziert, die eine entscheidende Rolle in den Operationsweisen des gegenwärtigen Kapitalismus und ihrer historischen Genese spielen. Als »capital hitting the ground« (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 166) konstituieren sie ein entscheidendes Feld, in dem abstrakte Kapitallogiken sich konkretisieren und materielle Effekte entfalten und darüber der Beschreibung zugänglich werden. In diesem Sinne arbeitet die kapitalistische Logistik an der Produktion eines optimierten Raumes der Zirkulation, welcher die Prozesse der Wertschöpfung in weit ausgedehnten Netzwerken radikal reorganisiert, Orte in flexiblen Anordnungen miteinander verschaltet und dabei nicht selten äußerst gewaltvoll vorgeht. Ein Blick, der diese Eigenschaften und historischen Linien erkennt und ernst nimmt, dekonstruiert ein Narrativ von Logistik als rein technische Angelegenheit, das die Akteur*innen des Feldes der kommerziellen Logistik selbst gerne verbreiten. Er ist also logistikkritisch in dem Sinne, dass er die politische Dimension logistischer Praktiken und Infrastrukturen greifbar macht und aufzeigt, inwieweit diese konstitutiv sind für die Wirkweisen des gegenwärtigen und historischen Kapitalismus.

Die zweite Ebene des hier eingeführten Logistikbegriffes formiert sich vor dem Hintergrund dieser gegenständlich-historischen Analyse, reicht aber in entscheidender Hinsicht darüber hinaus. Sie tritt einen Schritt zurück von den konkreten, historischen Phänomenen und richtet den Blick auf die ihnen zugrunde liegenden operativen Logiken. Dieser Blick wiederum erkennt Logistik als einen umfassenden

den Imperativ der rationalen Organisation von Raum, welcher nach der flexiblen Verschaltung von Orten, der Steuerung von materiellen und immateriellen Flows und dem möglichst umfassenden Zugriff auf Körper und Subjekte strebt. All diese Aspekte sind unbestreitbar mit den Akkumulationsregimen des Spätkapitalismus verwoben. Auch diese sind durch eine zunehmende Flexibilisierung von Wertschöpfungsprozessen, der immer umfassenderen Integration von Subjektivität in diese sowie die geografische und gesellschaftliche Verschiebung der »frontiers of capital« (Mezzadra & Neilson, 2013b, S. 61) in Richtung ihres Außen gekennzeichnet. An dieser Stelle geht es aber um eine Übertragung dieser Analysekatégorien in Zusammenhänge, die weniger unmittelbar mit den Operationsweisen des Spätkapitalismus verwoben sind als die konkreten Praktiken der Kapitalzirkulation.

Mit Rückgriff auf die oben ausgeführten medienwissenschaftlichen und subjekttheoretischen Positionen verweist der Begriff der Logistik an dieser Stelle also weniger auf einen bestimmten materiellen oder historischen Zusammenhang, etwa die Lieferkette einer bestimmten Ware mit allen Schritten der Fertigung des Transports und der Produktion. Er benennt vielmehr eine übergeordnete operative Logik, ein Paradigma, gemäß dessen diese Prozesse organisiert und realisiert werden. In diesem Sinne können auch Phänomene auf ihre logistischen Dimensionen hin befragt werden, die auf den ersten Blick in keinem unmittelbaren historischen Zusammenhang mit der globalen Zirkulation von Waren und Kapital stehen, aber dennoch von Logiken der Modulation, Flexibilisierung und der Koordination von Flows bestimmt sind: die Organisation akademischen Arbeitens (Neilson, 2019), Choreografien des zeitgenössischen Tanzes (Frischkorn, 2023; Egert, 2022) oder eben, wie in den folgenden Kapiteln weiter auszuführen sein wird, Arrangements von Architekturen, Exponaten, Subjekten und Diskursen in Museen.

Diese Bewegung weg vom konkreten Gegenstand der Logistik hin zu dessen abstrakten Funktionslogiken ist grundiert durch eine tiefergehende, quasi-ontologische Verschiebung in Richtung einer relationalen Perspektive. Diese ist nicht zu verwechseln mit einem insbesondere im Kunstdiskurs virulenten Verständnis von Relationalität im Sinne einer »relational aesthetics« (Bourriaud, 2002; kritisch vgl. auch Bishop, 2005; Martin, 2007). Es geht vielmehr um einen grundsätzlichen Perspektivenwechsel weg von den Dingen und hin zu ihrer Beziehung zueinander, zu ihrem »being in relation« (Massumi, 2002, S. 232) oder »being of a relation« (ebd., S. 70; vgl. auch Manning, 2023) als konstitutivem Kern ihres Daseins. Im Fall des Museums bedeutet das: Exponate, Einbauten und Architekturen werden nicht als »discrete entities« (Massumi, 2002, S. 71) mit bestimmten immanenten Eigenschaften verstanden. Stattdessen geht es um die sich zwischen Objekten, Räumen, Körpern und Subjekten entspannenden Assoziationen, die in den logistischen Operationsweisen stetig moduliert und aktualisiert werden.

In der Synthese dieser beiden begrifflichen Dimensionen von Logistik als historischer Positivität einerseits und operativer Logik andererseits liegt die Stärke des Konzeptes, welches in den kommenden Kapiteln den Ausgangspunkt der Analyse bildet. Logistik wird dabei als »epistemic instrument« (Bojadžijev, 2021, S. 166) oder »conceptual lens« (Gambino et al., 2021, S. 8) produktiv gemacht, als eine Brille also, die bestimmte Aspekte der zu untersuchenden Phänomene identifiziert und in den Vordergrund ihrer Beschreibung stellt. Das Wissen über die historische und materielle Konstitution der Logistik erlaubt es, kritisch einzuordnen, wie die untersuchten Museen mit Logistik als ihrem *Gegenstand* umgehen, wie sie sich als logistische Museen positionieren. Wenn das Deutsche Hafenmuseum und das MAS sich also Fragen der globalen Zirkulation und insbesondere des maritimen Warentransports und seiner welterzeugenden Kapazität zuwenden, so stellt sich vor dem Hintergrund der beschriebenen Zusammenhänge die Frage, wie sie das konkret gestalten. Welche Aspekte werden privilegiert, wie kritisch ist der Blick auf die logistischen Systeme des globalen Warenverkehrs? Wie weit reichen sie über die unmittelbaren Zusammenhänge von Verschiffung und Warenumsatz hinaus, inwieweit machen sie die ausbeuterische und rassifizierende Gewalt historischer und gegenwärtiger Regime der Logistik transparent?

Ein Verständnis von Logistik als operativer Logik wiederum eröffnet den Blick auf die Operationsweisen der untersuchten Museen. Während es zuvor darum ging, *was* Museen tun und welche Inhalte sie darstellen und vermitteln, rückt nun die Frage in den Vordergrund, *wie* sie es tun und wie sich dieses Wie untersuchen und beschreiben lässt. Es findet also eine Verschiebung statt von der Einordnung einer Musealisierung von Logistik vor dem Hintergrund logistikkritischer Debatten hin zu der Frage, auf welche Logistiken und Infrastrukturen sich diese Musealisierungen stützen. Anders gesagt: Es geht darum, eine logistiktheoretische Perspektive für die Analyse von Museen nutzbar zu machen, die nicht allein auf die inhaltliche Analyse einzelner Ausstellungssituationen oder Displays fokussiert, sondern vielmehr die operativen Logiken des Museums, die Logistik des Musealen, d.h. die für seine Funktion konstitutiven prozessualen Abläufe, in den Blick nimmt. Das betrifft etwa die Organisation und Aufteilung des musealen Raumes, die Steuerung der Bewegung von Besucher*innen durch den Raum oder die relationale Anordnung von Exponaten und Medien. Ebenso geht es aber auch um die gezielte Zirkulation von Diskursen und Formen der Subjektivierung, die durch diese musealen Logistiken realisiert werden. Dies, so soll im Laufe der Arbeit deutlich gemacht werden, beruht auf einer Verschränkung dieser beiden Ebenen, also des Umgangs mit Logistik als Gegenstand musealer Darstellung einerseits und den Operationsweisen einer musealen Logistik andererseits. So ist letztere immer auch für erstere konstitutiv: Die Art und Weise, *wie* ein Museum seinen Raum und seine Displays organisiert und wie es den Strom von Besucher*innen darin koordiniert, ist entscheidend dafür, *was* es

vermittelt, welche Diskurse es zirkulieren lässt und, im Falle der hier untersuchten Museen, welches Verständnis von Logistik es produziert.

Diese Matrix, die auf analytischer Ebene ein differenziertes Verständnis von Logistik als historischer Positivität und operativer Logik eröffnet und auf methodischer Ebene daraus die Kategorien der Musealisierung von Logistik und der Logistik des Musealen ableitet, bildet den erkenntnisleitenden Kern der folgenden Kapitel. Sie wird entlang der empirischen Arbeit im Deutschen Hafenmuseum und dem Museum aan de Stroom ausgearbeitet und mit museumsanalytischen Positionen in Resonanz gesetzt. So werde ich mich schrittweise dem annähern, was im Titel dieser Arbeit als Logistisches Museum bezeichnet ist – der Bestimmung eines musealen Konzepts, das sich aus kritischen Gegenwartsdiskursen ebenso speist wie aus real existierenden musealen Zusammenhängen, und das davon ausgehend die Frage stellt, wie das Museale und das Logistische auf eine produktive und emanzipatorische Weise miteinander verzahnt werden können.