

Melcher Ruhkopf

DAS LOGISTISCHE MUSEUM

Museen des Seehandels
als Infrastrukturen der Kritik



[transcript] → Edition Museum

Melcher Ruhkopf
Das Logistische Museum

Editorial

Das Museum zwischen Vergangenheit und Zukunft

Die gesellschaftlichen Funktionen des Museums sind vielfältig: Als kuratierter Ausstellungsraum spiegelt es unser kulturelles Selbstverständnis wider und stellt es gleichzeitig in Frage. Als pädagogischer Raum ergänzt es schulische Lernorte um wichtige Kapazitäten. Als Raum des Sammelns und Bewahrens leistet es zentrale Beiträge zur Ausformung unseres kulturellen Gedächtnisses.

In dieser Weise exponiert, bietet das Museum einzigartige Möglichkeiten, die Themen und Probleme unserer Zeit erfahrbar zu machen. In der **Edition Museum** werden all diese Dimensionen verhandelt und auf dieser Basis Weichen für die Zukunft gestellt. Im Zentrum stehen Fragen der Nachhaltigkeit, der Digitalisierung, der Postkolonialität, der Inklusion sowie der kulturellen Repräsentation. Daneben widmet sich die Reihe auch ganz praktischen Fragen des Museumsbetriebs sowie seiner Organisation und seines Managements.

Das Spektrum an Publikationen reicht von multiperspektivischen Textsammlungen über monografische Studien bis hin zu Praxisleitfäden und anderen Lernmedien.

Melcher Ruhkopf ist Kulturwissenschaftler und forscht am Fachgebiet Kunst und Wissen der Universität Kassel zu Fragen des Ausstellens, die er mit kritischen Perspektiven auf Logistik und Infrastruktur verbindet. Zuvor war er Doktorand am DFG-Graduiertenkolleg »Kulturen der Kritik« an der Leuphana Universität Lüneburg sowie Stipendiat der Claussen-Simon-Stiftung im Projekt »Participatory Art Based Research«. Seine Dissertation wurde mit dem Förderpreis Maritimes Kulturerbe des Deutschen Schiffahrtsmuseums/Leibniz-Institut für Maritime Geschichte ausgezeichnet.

Melcher Ruhkopf

Das Logistische Museum

Museen des Seehandels als Infrastrukturen der Kritik

[transcript]

Zugl.: Leuphana Universität Lüneburg, Dissertation, 2025

Diese Veröffentlichung wurde aus Mitteln des Publikationsfonds NiedersachsenOPEN, gefördert aus zukunft.niedersachsen, sowie durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) – Projektnummer 2114 – unterstützt.



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.dnb.de/> abrufbar.



Dieses Werk ist unter der Creative-Commons-Lizenz BY 4.0 lizenziert. Für die ausformulierten Lizenzbedingungen besuchen Sie bitte die URL <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.

Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z.B. Schaubilder, Abbildungen, Fotos und Textauszüge erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

2026 © Melcher Ruhkopf

transcript Verlag | Hermannstraße 26 | D-33602 Bielefeld | live@transcript-verlag.de

Umschlaggestaltung: Kordula Röckenhaus, nach einem Entwurf von Melcher Ruhkopf

Umschlagabbildung: Laderaum der *Peking*, Deutsches Hafenmuseum/Stiftung Historische Museen Hamburg. Foto: Melcher Ruhkopf

Druck: Druckhaus Bechstein GmbH, Wetzlar

Korrektur: Klara Vanek

<https://doi.org/10.14361/9783839477182>

Print-ISBN: 978-3-8376-8143-7 | PDF-ISBN: 978-3-8394-7718-2

Buchreihen-ISSN: 2702-3990 | Buchreihen-eISSN: 2702-9026

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier mit chlorfrei gebleichtem Zellstoff.

Inhalt

1. Einleitung	7
1.1 Intro: Zwei logistische Vignetten	7
1.2 Das Logistische (im) Museum	11
1.3 Leitbegriffe: <i>Musealisierung von Logistik</i> und <i>Logistik des Musealen</i>	15
2. Das Logistische Museum erforschen	27
2.1 Vom Gegenstand zur Theorie und zurück	27
2.2 Die untersuchten Museen	32
2.3 Vorgehen	38
3. Logistikkritik	49
3.1 Logistischer Kapitalismus: Ein historischer Abriss	49
3.2 Dimensionen des Logistischen	54
3.3 Logistik als konkretes Phänomen und operative Logik	74
4. Ein Logistisches Museum im Entstehen: Das Deutsche Hafenmuseum	79
4.1 Narrative des Welthandels	81
4.2 Logistische Begriffe als museale Leit motive	92
4.3 Das Logistische Museum als kartographisches Projekt	98
4.4 Kondensat I	110
5. Logistik Ausstellen im Museum aan de Stroom	113
5.1 Logistiken des musealen Raumes	116
5.2 Logistische Objekte	138
5.3 Logistische Subjektivierung und museale <i>Whiteness</i>	158
5.4 Kondensat II	190
6. Das Museumsschiff <i>Peking</i> als logistisches Leitobjekt	193
6.1 Der transkontinentale Salpeterhandel	196
6.2 Die <i>Peking</i> als relationales Objekt	203
6.3 Verflechtungen vermitteln	210

6.4 Annäherung an eine logistische Ausstellungspraxis	221
6.5 Kondensat III.....	228
7. Spurensuche im logistischen Zwischenraum:	
Der Hamburger Hafen und die Atacama-Wüste	231
7.1 Vignetten aus der Wüste.....	233
7.2 Infrastrukturen der Vielstimmigkeit	247
7.3 Gegenlogistische Museumspraxis	260
7.4 Kondensat IV.....	270
8. Fazit	273
Das Logistische Museum arbeitet relational und operational	275
Das Logistische Museum repräsentiert und organisiert Raum	279
Das Logistische Museum problematisiert Subjektivität	282
Das Logistische Museum arbeitet mit der und gegen die Logistik	285
Das Logistische Museum arbeitet mit dem und gegen das Museum.....	287
Literatur	291
Dank	313

1. Einleitung

1.1 Intro: Zwei logistische Vignetten

Hamburg, 7. September 2020

An einem sonnigen Spätsommertag nähere ich mich der Spitze des Schumacherwerder, einer Landzunge am Rande des Hamburger Hafens. 1967 war hier das Überseezentrum, eines der seinerzeit modernsten Logistikzentren der Welt, eröffnet worden. Nur ein Jahr später machte mit der *American Lancer* das erste Containerschiff in Hamburg fest. Es dauerte nicht lange, bis das Zentrum mit seinen auf Stückgutumschlag ausgelegten Infrastrukturen nicht mehr den aktuellen Anforderungen der Hafenlogistik entsprach und mehrmals umgebaut, umgenutzt und 2016 endgültig aufgegeben wurde. Heute ist das brachliegende Areal Teil des Stadtentwicklungsgebiets Kleiner Grasbrook, einem sogenannten Innovationsstadtteil auf ehemaligen Hafenflächen. Arbeiten, Wohnen und kulturelle Angebote sollen hier in enger Nachbarschaft durchmischt werden. Als erstes Leuchtturmprojekt dieses neuen Stadtteils soll Ende der 2020er Jahre der Neubau des Deutschen Hafenmuseums auf dem Gelände des ehemaligen Überseezentrums eröffnet werden.

Aktuell jedoch stehen hier noch halb verfallene Lagerschuppen und Verwaltungsgebäude, LKW-Rampen und Gleisanlagen. Um auf die Spitze der Landzunge zu gelangen, muss ich über zwei Flutschutzmauern steigen, mich durch ein Birkenwäldchen kämpfen und mit Brombeeren überwucherten Bahnschienen folgen, an deren Ende sich mir schließlich ein weiter Blick die Elbe hinab bietet. Kurz nach meiner Ankunft tritt ein Mann aus den Brombeerbüschen. Er grüßt und beginnt, sein Stativ in Stellung zu bringen und darauf eine Kamera zu montieren. Wir sind beide aus dem gleichen Grund hier: Die Viermastbark *Peking*, die Anfang des 20. Jahrhunderts zwischen Chile und Hamburg verkehrte, beladen mit Salpeter aus der Atacama-Wüste, wird heute in ihren ursprünglichen Heimathafen Hamburg geschleppt. Nach jahrzehntelangem Aufenthalt in New York als Teil des *Southstreet Seaport Museum* soll sie nun, frisch restauriert für einen zweistelligen Millionenbetrag, als Aushängeschild des neu gegründeten Deutschen Hafenmuseums inszeniert werden. Sein Vater habe im Museum für Hamburgische Geschichte

gearbeitet, erzählt mir der Mann, deshalb habe er in seiner Kindheit viel mit alten Schiffen zu tun gehabt. Inzwischen sei er jedoch »eher fotointeressiert als schiffsinteressiert« und hoffe, wie ich, von hier einen guten Blick auf die in den Hafen einlaufende Viermastbark zu haben.

Langsam gerät die *Peking* in den Blick, von zwei Schleppern wird sie die Elbe hinaufgezogen, rechts von ihr die schillernde Fassade der Elbphilharmonie, links der stählerne Bau des *Stage Musicaltheaters*, hinter ihr die Kirchtürme der Innenstadt. Sie ist umringt von einer Eskorte aus kleineren Schiffen, teils unter Segeln, teils motorbetrieben. Direkt davor versprüht ein Feuerlöschboot Wasser in alle Richtungen, die gelben Masten der *Peking* verschwinden fast hinter dem weißen Nebel der Fontänen. Bereits seit Monaten machen die lokalen Medien Stimmung und inszenieren die Ankunft des Schiffs – fast immer ist von einer Rückkehr nach Hause die Rede – als massenmediales Großereignis. Dass das Schiff heute nach Hamburg kommt, ist ein Meilenstein in der Entwicklung des Deutschen Hafenmuseums, jener Institution, die ausgehend vom Hafen als Knotenpunkt globaler Warenströme die Vernetztheit der Welt erklären will.

~

Atacama-Wüste, Chile, 6. Oktober 2023

Drei Jahre später betrete ich gemeinsam mit Rodolfo Andaur, Kurator und Forscher aus Iquique, das Restaurant Flor de Huara, »Blume von Huara«. Blumen habe ich keine gesehen auf der Fahrt in diesen kleinen Wüstenort, wo die Panamericana die nach Westen führende Ruta 15 kreuzt, dafür Staub, Steine, vereinzelt ein paar windgebeugte Tamarugal-Bäume. Dazwischen immer wieder die materiellen Zeichen der in dieser Gegend allgegenwärtigen Bergbauindustrie: gigantische Becken, in denen Iod und Lithium destilliert werden, kilometerlange Rohrleitungen, die die großen Salzminen der Region mit Wasser versorgen, und vor allem: schwer beladene LKWs, die im Minutentakt die kurvige Straße in Richtung des Hafens von Patache hinunterdonnern, oder Tankwagen mit Schwefelsäure auf dem Weg zu den Kupferminen im Landesinneren. »Acid Route« werde dieser Teil der Panamericana daher auch genannt, hatte Andaur mir erklärt und sich bemüht, die Tanklaster stets so schnell wie möglich zu überholen. »It's very dangerous to drive behind them.«

Kaum haben wir uns an unserem Tisch niedergelassen, ruft Andaur erstaunt aus: »That's Silvio, the director of Humberstone!« Er winkt einem älteren Herrn, der gerade den Gastraum betritt. Humberstone ist eine von zwei stillgelegten Salpeterwerken nahe Iquique, die als Freilichtmuseen der Öffentlichkeit zugänglich sind. Seit 2005 sind sie bei der UNESCO als Welterbe gelistet. Silvio Zerega, praktisch gekleidet in Outdoor-Kleidung mit einem Sonnenhut mit dem Logo des Bergbaukonzerns SQM auf dem Kopf, bittet uns an seinen Tisch, wo er mit zwei Mitarbeiter*innen zu Mittag isst. Andaur stellt mich vor, erläutert auf Spanisch mein Forschungs-

projekt. Mangels Sprachkenntnis verstehe ich nur einzelne Stichworte: »Hamburgo«, »Museo del Puerto«, »Salitre«, »Peking«. Als der Name des Schiffes fällt, zeigen die drei Museumsmitarbeiter*innen sich erstaunt. Die *Peking* sei nicht mehr in New York? fragen sie. Die Sprachbarriere verhindert ein echtes Gespräch. Später im Auto erklärt mir Andaur, Zerega habe sich immer gewünscht, die *Peking* nach Iquique zu holen, und bereue es nun, dafür nicht rechtzeitig Geld bei einem der in der Region aktiven Bergbaukonzerne eingeworben zu haben.

Am Nachmittag desselben Tages fahren wir eine steile Küstenstraße hinab, hinter uns liegen mehrere Stunden Fahrt durch die Wüste. Von den Höhen der Küstenkordillere aus bietet sich uns ein Blick über den kleinen Ort Pisagua, einst eine Stadt mit mehreren zehntausend Einwohner*innen, heute eher ein Dorf mit nur einigen wenigen bewohnten Häusern. Als erstes sticht der Friedhof ins Auge. Die Kreuze werfen harte Schatten auf den grauen Wüstenboden, aus der Höhe betrachtet ergibt sich daraus ein gleichmäßiges, fast geometrisches Muster. Ursprünglich habe sich hier eine Indigene¹ Begräbnisstätte befunden, erzählt Andaur. Ende des 19. Jahrhunderts sei Pisagua dann ein wichtiger Umschlagplatz im Salpeterhandel geworden. Später befand sich hier ein Konzentrationslager des Pinochet-Regimes, erst in den 1990er Jahren wurde noch ein Massengrab entdeckt.

Noch immer ragen die steinernen Molen des früheren Salpeterhafens in den Pazifik. Hier wurde einst der in Säcken verpackte Salpeter auf Barken geladen und zu den weiter draußen auf Reede liegenden Frachtseglern gebracht, die den kostbaren Rohstoff nach Hamburg und in andere europäische Häfen transportierten. Allein die *Peking* hatte Stauraum für 67.000 Salpetersäcke, entsprechend einem Gewicht von rund 4700 Tonnen. Auf unserer Fahrt durch den Ort passieren wir mehrere einstmals imposante, heute überwiegend verfallene Holzbauten im Kolonialstil, die von dem früheren Wohlstand des Ortes zeugen: das repräsentative Bahnhofsgebäude, das Theater, das seinerzeit moderne Krankenhaus. »National Heritage« steht auf einem Schild davor. Dennoch fehle nicht mehr viel, dann würden all diese wichtigen architektonischen Zeitzeugnisse einfach einstürzen und ein Stück wichtiger Geschichte begraben, sagt Andaur. Der Salpeterhandel war und ist so prägend für diese Region wie wenig anderes. Er transformierte die Landschaft der *Pampa* radikal, extrahierte Mehrwert aus den Böden, aber auch aus den Körpern der Arbeiter*innen, schuf globale Netzwerke der Zirkulation und führte zur Herausbildung einer multiethnischen Arbeiter*innenklasse, welche eine konstitutive Rolle in der chilenischen Gewerkschaftsbewegung spielte.

1 Im Anschluss an dekoloniale Diskurse schreibe ich das Wort »Indigen« mit großem *I*. Dies betont eine spezifische historische Erfahrung und eine damit verbundene Widerständigkeit. So soll der politische Gehalt von Indigenität gegenüber einer fremdkonstruierten ethnischen Zuschreibung behauptet werden (Tuck & Yang, 2012, vgl. auch Fußnote 2).

Ich muss wieder an Silvio denken und seinen Wunsch, die *Peking* nach Chile zu holen. Wäre das Schiff in Iquique nicht tatsächlich besser aufgehoben als in Hamburg? Hat Chile als das Land, auf dessen Ausbeutung der Hamburger Salpeterreichtum fußt, nicht ein größeres Anrecht auf dessen materielle Zeugnisse als das Land der Profiteure? Welche Geschichten würden hier mit der *Peking* erzählt? Wer würde sie erzählen, wer finanzieren? Und welche Brücken in andere Zeiten und an andere Orte ließen sich damit schlagen?

~

Der Gegenstand dieser Arbeit liegt im Zwischenraum dieser zwei Vignetten. Es geht um die Frage, wie die vielgestaltigen Zusammenhänge des Welthandels im Museum verhandelt und dargestellt werden können, welche Potenziale dies birgt, welche Probleme es mit sich bringt und wie diese beschrieben und theoretisiert werden können. Weit über die beschriebenen Situationen hinaus geht es um Museen, die Schiffe, Häfen und die Mobilität von Dingen über die Weltmeere zum Ausgangspunkt nehmen, um so Fragen der globalen Vernetztheit zu thematisieren. Es geht um räumliche und zeitliche, ökonomische und politische sowie um symbolische und erzählerische Relationen, die in Ausstellungen, Sammlungen und anderen musealen Formaten thematisiert und produziert werden und deren Teil sie selbst sind. Es geht um die Zirkulation von Dingen und Menschen, um ihre Bewegung zwischen und in Räumen, aber auch um die Zirkulation von Wissen, Diskursen und Affekten. Kurz: Es geht um Relationalität als solche, um die Frage, wie in der und durch die Bewegung von Entitäten diese zueinander in Beziehung gesetzt werden, wie ihre Existenzen miteinander verflochten werden. Diese Frage ist nicht nur konstitutiv für die weltumspannenden Zyklen des gegenwärtigen und historischen Kapitalismus mit all seinen Transportwegen, logistischen Korridoren, Produktionsstätten und Konsumorten. Sie ist ebenso in den untersuchten Museen selbst situiert, in ihren architektonischen Formen, ihren Sammlungen, ihren Ausstellungen, ihren Zeichensystemen und Vermittlungsmedien. Wie ich in dieser Arbeit zeigen möchte, können diese relationalen Anordnungen als logistische Anordnungen bezeichnet werden, handelt es sich bei den untersuchten Museen um Beispiele dessen, was ich mit dem Begriff des *Logistischen Museums* greifen möchte.

1.2 Das Logistische (im) Museum

Der Begriff der Logistik bezeichnet die »art and science of moving goods, people and information to maximize profit« (Zieger, 2022, S. 43). Seit den 1960er Jahren ist eine gewaltige Industrie entstanden, die an einer stetigen Optimierung der globalen Ströme von Waren und Informationen arbeitet. Die Einführung des standardisierten Frachtcontainers und des Managementparadigmas der Gesamtkostenanalyse, welche alle Schritte von der Fertigung eines Produktes bis zu seinem endgültigen Verbrauch in eine alles umfassende Kalkulation integriert, sorgten für enorme Effizienz- und damit Profitsteigerungen in diesem Bereich und machten den zuvor meist peripher gedachten Sektor der Distribution zu einem neuen Feld kapitalistischer Wertschöpfung (Dommann, 2023; Cowen, 2014). Auf den Weltmeeren, auf der Straße, auf der Schiene oder in den Lagerhäusern und Versandzentren – überall ging es fortan es darum, Dinge auf möglichst effiziente und kostengünstige Weise von A nach B zu transportieren, immer zu der Zeit und in der Menge, in der sie genau dort gebraucht werden. Doch nicht nur die durch den Begriff bezeichneten Phänomene, sondern auch der Begriff selbst prägen unsere Gegenwart. So hat der vor seiner Adaption in den Managementjargon vor allem von Militärstrateg*innen verwendete Terminus der Logistik einen festen Platz im alltäglichen Sprachgebrauch. Für organisatorische und koordinatorische Herausforderungen jedweder Art, sei es den Ausbau der Energienetze, die Planung einer musikalischen Großveranstaltung oder die Bereitstellung flächendeckender PCR-Tests während der Covid 19-Pandemie, wird die Phrase von der sprichwörtlichen »logistischen Meisterleistung« bemüht.

In Abgrenzung sowohl zu einem betriebswirtschaftlich geprägten wie auch zu einem Alltagssprachlichen Verständnis soll hier ein theoretisch fundierter, kritisch-reflexiver Logistikbegriff in Anschlag gebracht und für die Untersuchung der im Fokus stehenden Museen nutzbar gemacht werden. Diesen Begriff entlehne ich einem vielstimmigen und interdisziplinären Diskursfeld, welches als »Critical Logistics« (Chua et al., 2018, S. 618; Coe, 2020, S. 2) oder »critical logistics studies« (Hockenberry et al., 2021, S. 2), im Folgenden meist als Logistikkritik oder kritische Logistikforschung bzw. -theorie übersetzt, bezeichnet werden kann. Ausgehend von Perspektiven der Arbeitssoziologie und der kritischen Geografie (Bonacich & Wilson, 2008; Cowen, 2010) werden diese Debatten ab den 2010er Jahren immer weiter ausdifferenziert und in andere Felder erweitert. In den Medienwissenschaften, der politischen Theorie oder den Black Studies wird Logistik als machtdurchdrungene und oft gewaltvolle Praxis der Koordination und Organisation der Ströme von Kapital, Waren, Körpern und Informationen theoretisiert und zum Ausgangspunkt kritischer Gegenwartsanalysen gemacht. In Kapitel 3 werde ich ausführlich auf diese Diskurse eingehen und herausarbeiten, welches Verständnis von Logistik sich daraus synthetisieren und für die weitere Arbeit nutzbar machen lässt. Vorerst soll hier

nur ein kursorischer Überblick über entscheidende Positionen und Interventionen innerhalb dieses Diskurses der Logistikkritik gegeben werden.

Dabei bildet Deborah Cowens kanonisches Buch »The Deadly Life of Logistics« (2014) einen wichtigen Ausgangspunkt. Cowen zeichnet darin akribisch die historische Genealogie der Logistik von ihren militärischen Ursprüngen bis zu ihrer Konsolidierung als bestimmendes ökonomisches Paradigma der Gegenwart nach. Ihr Buch steht damit prototypisch für eine ganze Linie von Arbeiten, die die Verschränkung ökonomischer und geostrategischer Praktiken im Spätkapitalismus in den Blick nehmen und insbesondere auf deren räumliche Dimension fokussieren (Attewell, 2021; Chua et al., 2018; Cowen, 2020; Khalili, 2020; Danyluk, 2018a; Stenmanns & Boeckler, 2019). Zahlreiche Arbeiten schließen vor diesem Hintergrund auch an medienwissenschaftliche Debatten um digitale Infrastrukturen an und erarbeiten davon ausgehend medientheoretische Perspektiven auf die Ströme der logistischen Zirkulation (Beverungen, 2021; Hockenberry et al., 2021; Peters, 2013; Rossiter, 2015, 2021).

Ebenfalls eng mit der raumwissenschaftlichen Auseinandersetzung verknüpft sind Arbeiten aus dem Bereich der politischen Theorie und Politökonomie, die sich mit der (macht-)politischen und ökonomischen Dimension der Logistik auseinandersetzen. Wichtige Bezugspunkte sind hier die Arbeiten von Sandro Mezzadra und Brett Neilson (2013a, 2015, 2019), die mit ihrem Konzept der »operations of capital« entscheidende Blickwinkel auf die Verflechtungen von Extraktivismus, Finanzkapitalismus und Logistik eröffnen und dabei marxistische Kapitalanalysen mit subjekt- und raumtheoretischen Perspektiven verknüpfen. Auch Arbeiten von Autor*innen wie Jasper Bernes (2015) und Alberto Toscano (2011; Toscano & Kinkle, 2015) sind wegweisend für die politische Analyse logistischer Phänomene, indem sie deren historisch-materialistische Betrachtung mit Fragen der Subjektivierung im neoliberalen Spätkapitalismus verbinden. Feministische Autor*innen betonen dabei auch die Rolle, die Fragen von Gender und *Race* innerhalb dieser logistischen Subjektivierungsweisen spielen, »unearthing the multiple ways in which gender underwrites global circulation« (Gambino et al., 2021, S. 7). Dabei reflektieren sie die implizite männliche Dominanz des Logistiksektors und lenken gleichzeitig den Blick auf die oft unsichtbar gemachte weibliche und rassifizierte Arbeit, auf der die Organisation und Realisierung von Lieferketten zu erheblichen Teilen beruht (Alimahomed-Wilson, 2020; Kampouri, 2021; Peano, 2021; Reese, 2020).

Auch in den vor allem nordamerikanisch geprägten Black Studies besetzt die Frage der Logistik eine bedeutende Position. Als wegweisend sind die Arbeiten von Stefano Harney und Fred Moten (2013, 2021) zu nennen, die einen zentralen historischen Fluchtpunkt in der Genealogie der modernen Logistik im transatlantischen Handel mit versklavten Menschen verorten. Sie ziehen Verbindungslinien von diesem Ursprungsmoment rassifizierender Gewalt zu den Subjektivierungsweisen des neoliberal geprägten »racial capitalism« (vgl. Robinson, 2000) der Gegenwart. Ähn-

lich argumentieren auch Autorinnen wie Simone Browne (2015) und Christina Sharpe (2016, 2023), die die Dehumanisierung der *middle passage* im gegenwärtigen Kapitalismus fortgeschrieben sehen und zum Ausgangspunkt ihrer theoretischen Auseinandersetzung mit Schwarzen² Existenzweisen in der Gegenwart machen.

Gemein ist diesen hier vorerst nur überblickshalber genannten Positionen ein Logistikbegriff, der in seinem Bedeutungsgehalt weit über die Planung und Realisierung von Lieferketten im Sinne einer instrumentellen Unternehmenspraktik hinausreicht. Vielmehr wird Logistik als inhärent koloniale und imperiale Machttechnik begriffen, die auf vielfältige Weise Körper und Dinge im Raum organisiert und sie in multidimensionale Prozesse der Subjektivierung einbindet. Logistik wird damit zu einem fruchtbaren Begriff kritischer Gegenwartsbeschreibung, der die Analyse globaler Waren-, Migrations- und Informationsströme entscheidend erweitert. Aus einer radikal relationalen Perspektive vermag er zwischen der materiellen Bewegung und Platzierung von Körpern und Dingen einerseits und den dem zugrundeliegenden abstrakten Steuerungs- und Machttechniken andererseits zu vermitteln und erlaubt es so, globale ökonomische, kulturelle und politische Verflechtungen aus einer explizit materiellen und relationalen Perspektive zu untersuchen (Danyluk, 2018a). Ein solches Verständnis von Logistik, so das Ziel dieser Arbeit, soll für die Untersuchung von Museen nutzbar gemacht werden. Es soll helfen, den Zwischenraum der eingangs beschriebenen Vignetten auszuleuchten und zu verstehen, wie die komplexen Relationen des Welthandels greifbar gemacht und in musealen Kontexten dargestellt werden. Dies ist gemeint mit dem Begriff des Logistischen Museums. Es geht um die Möglichkeit einer Institution, die auf materieller Ebene mit Artefakten der Logistik befasst ist – seien es Schiffe, stationäre Infrastrukturen oder auch die Waren, die entlang der logistischen Routen zirkulieren –, die sich jedoch nicht auf die isolierte Präsentation dieser Objekte beschränkt. Vielmehr versucht sie, die dahinter liegenden Zusammenhänge transparent zu machen. Anders formuliert geht es um folgende Frage: Welche kritischen Potenziale halten maritime Museen und Hafenmuseen bereit und wie können diese durch ein kritisch-reflexives Verständnis von Logistik aktiviert werden?

Ausgehend von einem so verstandenen Logistikbegriff werde ich in dieser Arbeit eine museale Praxis untersuchen, die sich um Artefakte der maritimen Logistik formiert und Fragen der globalen Vernetzung durch Handel in den Blick nimmt. Parallel dazu werde ich herausarbeiten, wie diese museale Praxis selbst als eine

2 Die Großschreibung des Wortes »Schwarz« verweist auf eine Selbstbezeichnung, die sich in antirassistischen Diskursen etabliert hat (Eggers et al., 2023). Analog zur Großschreibung von »Black« in englischsprachigen Texten wird *Schwarzsein* dabei als politische und soziale Kategorie markiert und von phänotypischen oder biologischen Zuschreibungen abgegrenzt.

logistische Praxis theoretisiert werden kann, wie Museen also ihrerseits an zentraler Stelle entlang logistischer Logiken der Relationalität und Zirkulation operieren und diese in ihren Architekturen, Ausstellungen und Erzählweisen aktivieren. Dabei geht es auch um die infrastrukturelle Dimension dieser Anordnungen. Der Begriff der Infrastruktur benennt gewissermaßen ein komplementäres Gegenstück zu dem der Logistik. Während der letztere vor allem an Operationalisierungen und Prozessen interessiert ist, bezeichnet ersterer deren mediale und materielle Bedingungen im Sinne von »objects that create the grounds on which other objects operate« (Larkin, 2013, S. 329). Der Medienwissenschaftler Ned Rossiter fasst dieses Verhältnis zusammen: »Infrastructure makes worlds. Logistics governs them.« (Rossiter, 2016, S. 5) Bezogen auf das Logistische Museum gilt es also herauszuarbeiten, wie bestimmte Materialisierungen im musealen Raum Bedingungen für spezifische logistische Operationen schaffen, etwa für die Implementierung von Bewegungsmustern oder für die Etablierung räumlicher Relationen und spezifischer Narrative und Subjektivierungsweisen. Es gilt zu zeigen, wie Museen die infrastrukturellen Grundlagen generieren für eine kritische Auseinandersetzung mit ihren Gegenständen, also für eine Kritik der globalisierten Gegenwart und ihrer logistischen Dimension. Mit anderen Worten: Die untersuchten Museen sollen auf ihr Potenzial als Infrastrukturen der Kritik durchleuchtet werden.

Ich tue dies anhand zweier empirischer Fallstudien, die in Kapitel 2 ausführlicher eingeführt werden. Eine davon ist in dem bereits oben erwähnten Deutschen Hafenmuseum in Hamburg verortet, dessen Entwicklung Ende der 2020er Jahre abgeschlossen sein soll. Dieses wird hier vor allem als ein logistisches Museum im Entstehen betrachtet, als ein potenzielles Museum, in welchem die Möglichkeit einer im beschriebenen Sinne kritischen Museumspraxis virtuell angelegt ist. Um diese Untersuchung des Potenziellen auf eine breitere empirische Basis zu stellen, wird dem Hafenmuseum das Antwerpener Museum aan de Stroom (MAS) und insbesondere dessen Ausstellung *Freight – About the Port, People and Cargo* zur Seite gestellt. Das 2011 gegründete Museum praktiziert gewissermaßen bereits das, was in Hamburg noch Zukunftsmusik ist: entlang der sich im Hafen kreuzenden Ströme von Menschen und Dingen die Welt zu erklären. Es versteht sich selbst als ein Museum, das von der Geschichte und Gegenwart des Hafens ausgeht und diese als Ausgangspunkte nimmt für Erzählungen von globaler Vernetztheit, von den Relationen, die der Antwerpener Hafen als jahrhundertealter Knotenpunkt des Welthandels realisiert. Anhand dieser beiden musealen Fallstudien sowie ergänzender Feldforschung in der chilenischen Atacama-Wüste, die durch die Geschichte der Salpeterextraktion in enger Beziehung zum Hafenmuseum und dessen Leitobjekt, dem Salpetersegler *Peking*, steht, sollen Resonanzen zwischen einem durch die benannten Diskurse geprägten Logistikbegriff und einer kritischen Museumsanalyse herausgearbeitet werden.

1.3 Leitbegriffe: *Musealisierung von Logistik* und *Logistik des Musealen*

Bei diesem Vorhaben, Fragen der musealen Praxis und der kritischen Logistikforschung in ein produktives, empirisch wie theoretisch fundiertes Verhältnis zueinander zu setzen, bewege ich mich auf zwei in ständigem Dialog miteinander stehenden analytischen Ebenen. Diese möchte ich als die *Musealisierung von Logistik* und die *Logistik des Musealen* bezeichnen.³ Die Musealisierung von Logistik meint dabei zunächst die Art und Weise, wie logistische Zusammenhänge im Museum thematisiert werden, oder anders: wie Logistik als Gegenstand musealer Praktiken des Sammelns, Ausstellens oder Vermittelns erschlossen wird. Demgegenüber verweist die Logistik des Musealen auf die Frage, inwieweit diese Praktiken selbst mit logistischen Abläufen und Infrastrukturen verwoben sind bzw. inwieweit sie als logistische Praktiken betrachtet und theoretisiert werden können. Diese beiden begrifflichen Ebenen gilt es nun, entlang von Debatten der Museumswissenschaften näher zu bestimmen.

Musealisierung von Logistik

Die Ebene der Musealisierung von Logistik zielt auf die narrative Dimension der untersuchten Museen ab, auf die von ihnen behandelten Themen und die in ihnen entwickelten Erzählungen. Musealisierung wird dabei als ein vielschichtiger Vorgang verstanden, in der ein Gegenstand in die institutionellen, materiellen, narrativen und epistemischen Anordnungen des Museums integriert wird. Dieser Gegenstand kann ein materielles Objekt sein, das ursprünglich außerhalb des Museums situiert war, nun räumlich wie institutionell in dessen Sammlung aufgenommen wird und in diesem Zuge entscheidende, oft gewaltvolle Umdeutungen, Einordnungen und Konservierungen erfährt (Pomian, 1988; Lynn, 2009). Musealisiert werden kann aber auch ein räumlich und historisch abgestecktes Feld, ein Kontext, ein Diskurs, ein Thema, dem sich ein Museum zuwendet – Migration etwa (Baur, 2009), Industrialisierung (Kift & Schmidt, 2016) oder gar »die Gegenwart« als solche (Elpers & Palm, 2014). Dieser Gegenstand wird dann in Ausstellungen thematisiert, rückt in

3 Ähnliche Begriffe formuliert Alberto Toscano (2018) in einem Text über den Künstler und Autor Alan Sekula, dessen Arbeit über den Fotografen und Kurator Edward Steichen er entlang der Kategorien »images of logistics« und »logistics of images« untersucht. Gemeinsam mit Jeff Kinkle greift Toscano dieses Schema in dem Buch »Cartographies of the Absolute« (Toscano & Kinkle, 2015) auf: Dort sprechen die Autoren von »representation of logistics« und »logistics of representation« (ebd., S. 207). Die von mir hier vorgeschlagenen Begriffe sind zwar sprachlich analog zu den genannten. Sie verstehen die darin aufgeworfenen Fragen der Darstellung und Repräsentation aber lediglich als einen Ausschnitt der hier verfolgten musealen Fragestellungen und fokussieren auf darüber hinausgehende Aspekte der logistischen Veräumlichung und Subjektivierung.

den Fokus von Sammlungsstrategien und Formaten der Vermittlung und des Austauschs, von Diskursen, die sich im und um das Museum herum entfalten. In einem solchen, über die materielle Einverleibung von Objekten hinausreichenden Sinne soll Musealisierung auch hier verstanden werden. Es geht also darum, wie Logistik zum Gegenstand musealer Praxis gemacht wird, d.h. um die Vermittlung und Darstellung von Fragen der globalen Zirkulation und Relationalität, wie sie auch die oben umrissenen Diskurse zum Gegenstand haben. Dabei steht primär die Frage im Mittelpunkt, wie konkret diesen Themen in Museen Raum geboten wird und wie die spezifische Auseinandersetzung mit ihnen verfasst ist. Während konventionelle maritime Museen und Hafenmuseen vor allem auf Technikgeschichte und oft nostalgisch gefärbte Erzählungen von vergangenen Zeitaltern der Schifffahrt fokussieren, geht es hier um die Frage, wie sie darüber hinaus reichen können. Welche Geschichten kann etwa das Hafenmuseum entfalten, indem es die *Peking* und die in ihr angelegten Verbindungen zwischen Hamburg und der chilenischen Atacama-Wüste kritisch befragt? Wie vermittelt das MAS die belgische Kolonialgeschichte, in der Antwerpen als wichtigster belgischer Hafen und einer der größten Umschlagplätze für Kolonialwaren und Raubkunst eine zentrale Rolle spielte? Welche Bezüge zu gegenwärtigen Verflechtungen des globalen Kapitalismus lassen sich daraus ableiten? Entlang dieser und ähnlicher Fragen soll der gegenwartsdiagnostische Mehrwert des Logistikbegriffes auf die Untersuchung musealer Praktiken der Repräsentation und Vermittlung ausgeweitet werden, indem spezifische Erscheinungsformen einer *Musealisierung von Logistik* kritisch untersucht werden.

Bei der Bearbeitung dieser Fragen stütze ich mich auf umfangreiche Vorarbeiten in verschiedenen Kontexten der Museumswissenschaften und Curatorial Studies. Den Ausgangspunkt bildet ein überschaubarer Literaturkorpus, der sich dezidiert mit der Beschreibung und Standortbestimmung maritimer Museen auseinandersetzt. Der Historiker Robert D. Hicks (2009) definiert maritime Museen als eine Sonderform ethnografischer und historischer Museen und sieht dabei Anknüpfungspunkte an Ansätze der »new social history«, die seit den 1990er Jahren den Museumsdiskurs in Richtung multiperspektivischer Erzählweisen erweitert: »If the primary business of a maritime museum is to depict ships and where they travel, every land reached by ships, their cargoes, or their passengers should also get a voice.« (ebd., S. 160) Im Zentrum stehe dabei ein Verständnis der See als »seascape«, als maritimer Kulturraum, der geprägt sei durch »mutability, connectedness, timelessness, and the closest approximation to perceptive eternity available in the natural world« (ebd., S. 169). Ausgehend davon nahmen viele maritime Museen eine explizite oder implizite Einbettung ihrer Sammlungen in »broad anthropological or sociological contexts« vor, indem sie das über Schiffe vermittelte Verhältnis von See, Land und Mensch in das Zentrum ihrer Erzählungen rückten (ebd., S. 163). Analog dazu beschreiben auch die Historiker*innen Ann Day und Ken Lunn eine ab Anfang der

2000er Jahre zu beobachtende Öffnung vieler maritimer Museen in Richtung einer breiteren Öffentlichkeit und einer Vervielfältigung der Zugänge, die einher gehe mit einer Entwicklung »away from a concern merely with great figures of naval history and with ships *per se* to a more complex view of global maritime affairs« (Day & Lunn, 2003, S. 293, H.i.O.).

Der Schifffahrtshistoriker Lincoln Paine (2016, S. 388) kritisiert indes den häufig zu engen Fokus maritimer Museen. Diese begrenzten ihre Erzählungen meist auf die maritime Geschichte eines konkreten Ortes zu einer bestimmten Zeit und stellten dabei stark zugespitzte Aspekte dieser Geschichte, etwa Schiffbau, Marinegeschichte oder Fischerei, in den Mittelpunkt. Diese »geocentric tendencies« stünden in Widerspruch zu dem zentralen Zweck der Schifffahrt selbst, bestehe dieser doch in der Herstellung von »connections with distant places and people« (ebd., S. 388). Er fordert daher, diesem Paradigma der Relationalität Rechnung zu tragen und die maritimen Sammlungen in stärker global ausgerichtete Narrative einzubetten. Es gelte also, nicht nur unmittelbar lokale Phänomene maritimer Geschichte zu behandeln, sondern deren Interdependenz mit anderen, vom Standpunkt des jeweiligen Museums weniger sichtbaren Zusammenhängen zu vermitteln. Sammlungen maritimer Artefakte trügen damit ein Potenzial als »tools with which to connect the local to the global and the past to the present.« (ebd., S. 399)

Die Soziologin Alice Mah (2014) sieht indes eine Tendenz zur Romantisierung eben dieser verbindenden Dimension der Schifffahrt. Wie sie in ihrer Untersuchung der »urban identities« mehrerer Hafenstädte und ihrer Museen herausarbeitet, würden häufig die positiven Aspekte maritimer Geschichte wie Weltoffenheit und Kosmopolitismus gegenüber den gewaltvollen und einer positiven nationalen oder städtischen Identitätsbildung weniger zuträglichen Seiten in den Vordergrund gerückt (ebd., S. 88f). Die Historikerin Phyllis Leffler (2004, 2006) sieht dies nicht zuletzt in der Gründungsgeschichte vieler maritimer Museen und ihrer Sammlungen begründet. Diese seien in den meisten Fällen mit dem Ziel einer »positive promotion of the sea« entstanden und zeichneten sich daher durch die Tendenz aus, den historischen Kontext ihrer Sammlungen entweder selektiv auszublenden oder romantisch zu verklären (ebd., S. 57).

Wenn ein Museum sich jedoch in einem reflektierten Sinne der sozialen und politischen Funktion von maritimen Artefakten zuwendet, so geht es dabei immer um Fragen des Globalen, um Verbindungen über teils große räumliche Distanzen hinweg, die durch den Transport von Waren und Informationen auf dem Seeweg etabliert werden. Dass dies ein Fokus der untersuchten Museen ist, klingt etwa in der Selbstbeschreibung des Hafenmuseums als »Museum der Globalisierung« (siehe Kap. 4.1) oder in der Programmatik des Museum aan de Stroom, Besucher*innen die Geschichte von »Antwerpen in der Welt und [der] Welt in Antwerpen« (MAS, 2021a) näherzubringen (siehe Kap. 5.1). An dieser Stelle bieten sich damit An-

knüpfungspunkte an solche Arbeiten, die sich mit den Wandlungsprozessen und Umbrüchen befassen, welche im Dialog mit dem insbesondere um die Jahrtausendwende prominenten Schlagwort der Globalisierung in Museen zu beobachten waren und sind. »Globalization as such«, schreibt etwa die Museumstheoretikerin Shannon Macdonald Mitte der 2000er Jahre, »has considerable implications for the workings and even the future of museums, for the nature of exhibitions, the museum profession, and museological practice« (Macdonald, 2006, S. 378). Ein großer Teil der Diskursbeiträge dieser Zeit fokussiert dementsprechend auf die sich vor dem Hintergrund von Globalisierungsprozessen verändernden strukturellen Bedingungen musealer Arbeit, insbesondere in Kunstmuseen. So diskutiert etwa der Germanist und Museumswissenschaftler Mark W. Rectanus (2006) die Verflechtungen des Globalen und des Lokalen, die sich ihm zufolge ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch im Feld der Museen deutlich intensivierten. Anhand prominenter Beispiele wie dem Guggenheim Museum Bilbao und dem Metropolitan Museum of Art in New York beschreibt er, wie sich Museen ab dieser Zeit zunehmend internationalisierten und lokale Spezifika dabei tendenziell in den Hintergrund rückten. Dies beschränkt sich nicht allein auf Transformationen des Museums hinsichtlich seiner Organisationsstrukturen, seiner Architektur oder seiner technologischen Einbindung die es immer mehr als »global institution« erscheinen lassen (ebd., S. 385). Vielmehr seien Museen auch in ihrer kuratorischen Programmatik immer deutlicher auf globale Perspektivierungen hin ausgerichtet:

Exhibitions thematize and reflect upon the very nature of globalization. [...] In approaching the notion of the global, many curators develop exhibitions with a thematic focus that will allow the artists' works to speak and interact with other works in that context, rather than grouping artists according to national or territorial affiliation. (ebd., S. 388)

Die so beschriebene Auseinandersetzung mit der globalen Involviertheit des Museums erfordert es indes, das koloniale Fundament zu berücksichtigen, auf dem sowohl die Institution des Museums als auch die als Globalisierung beschriebenen Prozesse in weiten Teilen stehen. Dies gilt umso mehr, befasst man sich nicht wie Rectanus mit Museen zeitgenössischer und moderner Kunst, sondern mit ethnografischen und historischen Museen, in deren Schnittmenge, wie oben mit Hicks argumentiert, auch die hier im Fokus stehenden maritimen Museen und Hafenmuseen verortet werden können. Wie der Historiker Robert Aldrich (2009, S. 138) schreibt, gingen »Empire-building and museum-building« historisch Hand in Hand. Bereits die Kunst- und Wunderkammern des 17. Jahrhunderts seien demnach Kulminationspunkte kolonialen Wissens gewesen, in denen »exotica« zusammengetragen und nach westlichen Taxonomien organisiert wurden, um ein scheinbar kohärentes und vor allem identitätsstiftendes Bild des Fremden zu

erzeugen (ebd.). Die aus diesen Kunst- und Wunderkammern hervorgegangenen Museen der Moderne seien ebenfalls in dieser Tradition zu sehen, umfassten ihre Sammlungen ab dem 19. Jahrhundert doch zunehmend »specimens of flora and fauna, and of arts and crafts, often with mummies and skulls and other bits and pieces of human bodies«, die auf kolonialen Eroberungszügen extrahiert worden waren (ebd.). Die im 19. Jahrhundert gegründeten ethnografischen Museen schließlich verfolgten dezidiert das Ziel, das koloniale Projekt voranzutreiben und dessen Akzeptanz in der europäischen Bevölkerung zu erhöhen (ebd.). Das formale Ende der Ära der Kolonisierung bedeutete dabei keinesfalls das Ende dieser Institutionen, die teils noch Jahrzehnte unverändert ihre koloniale Agenda weiterverfolgten: »colonial museums multiplied and survived right through the era of colonialism.« (Ebd.)

Ein ernsthafter Reflexionsprozess dieser Kontinuitäten setzte erst im Kontext der dekolonialen Kritik ein, die seit den 1980er Jahren zunächst vor allem durch nicht-weiße Ethnolog*innen formuliert (Allen & Jobson, 2016) und dann unter den Schlagworten der »crisis of representation« (Marcus & Fischer, 1999) und des »reflexive turn« (Foley, 2002) prominent gemacht wurde. Die in diesem Kontext diskutierten Interventionen führten zu einer zunehmend kritischen Auseinandersetzung mit dem exotisierenden Blick und den kolonialen Ursprüngen der Disziplin der Anthropologie, die in der Folge auch die untrennbar mit dieser verwobenen ethnografischen Museen zu erfassen begann (Shelton, 2006, 2000; Macdonald, 1997). So wurden museale Ausstellungen als »privileged arenas for presenting images of self and ›other« (Karp, 1991, S. 15) kritisiert, die durch objektifizierende und kolonialrassistische Darstellungen von Fremdheit vor allem der europäischen Selbstvergewisserung dienten.⁴

In den vergangenen Jahrzehnten reagierten Museen auf höchst unterschiedliche Weise auf die vorgebrachte Kritik und verfolgen seitdem Strategien, die von der Kaschierung oder Relativierung ihrer kolonialen Wurzeln bis zu deren kritischer Aufarbeitung reichen (Bodenstein & Pagani, 2016, S. 39; Giblin et al., 2019). Da eine umfassende Dekolonisierung einen äußerst komplexen, zahlreiche Akteur*innen tangierenden und vor allem das Selbstverständnis westlicher Museen radikal infrage stellenden Prozess darstellt, konzentrieren sich die meisten Museen auf »more manageable options« (Giblin et al., 2019, S. 472). Im Mittelpunkt stehen dabei zum einen Fragen der Restitution, also der Rückführung geraubter oder anderweitig unter unrechtmäßigen Bedingungen erworbener Sammlungsobjekte (Kazeem, 2009; Sarr & Savoy, 2018). Zum anderen wird seit den 1990er Jahren eine mal mehr, mal weniger umfassende Debatte über die Dezentrierung musealer Erzählungen und

4 Für einen ausführlichen Überblick über das Verhältnis von Anthropologie und ethnografischen Museen sowie deren Kritik vgl. Iervolino 2013

die Inklusion nicht-westlicher Stimmen, kurz: über die Dekonstruktion der Autorität des westlichen Museums geführt. Eine viel diskutierte Strategie ist dabei die verstärkte Zusammenarbeit mit »source communities«, also denjenigen Gemeinschaften, aus denen die Objekte der ethnografischen Sammlungen ursprünglich entfernt wurden (Clifford, 1997, S. 188ff; Peers & Brown, 2003).

Auch wenn es sich bei den hier untersuchten Museen nicht um ethnografische Museen im engeren Sinne handelt, sind diese Auseinandersetzungen und Reflexionen doch instruktiv für ihre Analyse. Indem die hier als logistisch bezeichneten Museen sich mit Fragen des Welthandels und des maritimen Transports befassen und diese als Kernelemente von Prozessen der globalen Relationalität konzeptualisieren, ist unweigerlich auch eine Beschäftigung mit der kolonialen Dimension dieser Prozesse impliziert. So kann maritime Geschichte in weiten Teilen als Kolonialgeschichte gedeutet werden: Schiffe bildeten das Bindeglied zwischen der »alten« und der »neuen« Welt, transportierten Truppen und Material in die Kolonien, verschleppten Menschen über die *middle passage* von Afrika in die Amerikas und brachten die Erzeugnisse der dortigen Plantagen nach Europa (Gilroy, 1993; Khalili, 2020; Sharpe, 2016, S. 25ff). Zudem waren sie entscheidende Vehikel für die koloniale Wissensproduktion, indem sie Tiere und Pflanzen importierten (Keogh, 2020), und nicht zuletzt auch diejenigen Objekte, die bis heute die Sammlungen der ethnologischen Museen füllen (Owen, 2006).

All diese Geschichten sind in den maritimen Sammlungen angelegt, werden bislang aber nur zögerlich an die Oberfläche gezogen (Araujo, 2021, S. 4). Dabei liegt in ihnen ein großes Potenzial für dekoloniale Debatten und einen aktualisierten, politisierten und selbstkritischen Blick auf maritime Geschichte und ihre Überlieferung in westlichen Museen. Wie die Politikwissenschaftlerin Laleh Khalili betont, ist der maritime Warentransport »not simply an enabling adjunct of trade, but is central to the very fabric of global capitalism« (Khalili, 2020, S. 3). In diesem Sinne bietet die museale Beschäftigung mit maritimen Kulturgütern ein enormes Potenzial für die Reflexion der imperialen Geschichte der Schifffahrt und ihre Kontinuitäten im gegenwärtigen logistischen Kapitalismus. Diese Frage reicht über die hier konkret betrachteten Museen hinaus, tangiert sie doch die Stellung maritimer Museen innerhalb der aktuellen Museumsdiskurse. Während Ausstellungsorte der zeitgenössischen Kunst längst als Räume der kritischen Gegenwartsreflexion etabliert und ethnografische Museen Gegenstand anhaltender Debatten um ihr koloniales Erbe und in vielen Fällen Orte für dessen aktive Aufarbeitung sind, führen maritime Museen ein eigenartiges Schattendasein im toten Winkel dieser kritischen Museumsdebatten und -praktiken.

Um diese Leerstelle zu adressieren, arbeite ich im Dialog mit den entsprechenden Debatten der Museumswissenschaften sowie der kritischen Logistikforschung in den folgenden Kapiteln daher den Begriff der *Musealisierung von Logistik* aus. Entlang empirischer Fallstudien gehe ich der Frage nach, inwieweit ein durch kritische

Logistiktheorie informierter Blick auf maritime Sammlungsbestände dabei helfen kann, diese in einen kapitalismuskritischen, antirassistischen und dekolonialen Zusammenhang zu rücken. Stärker noch als um eine bloße Kritik bestehender Musealisierung von Logistik soll es darum gehen, das Logistische Museum als potenziellen Schauplatz einer Arbeitsweise mit Objekten und Themen zu konturieren, welche deren kritisches Potenzial freilegt und aktiviert.

Logistik des Musealen

Die zweite Ebene, auf der Perspektiven der kritischen Logistikforschung museumsanalytisch nutzbar gemacht werden sollen, zielt gegenüber den soeben beschriebenen diskursiven und narrativen Fragestellungen vor allem auf die Praktiken ab, mit denen die untersuchten Museen ihre Gegenstände darstellbar und erfahrbar machen. Mit dem Arbeitsbegriff der *Logistik des Musealen* wird der Versuch unternommen, diese Praktiken selbst als logistische Praktiken zu konzeptualisieren. Es geht um die räumlichen, materiellen und organisatorischen Abläufe, um die Prozesse und Infrastrukturen, mit denen das Museum seinen Gegenstand darstellbar, erfahrbar und verstehbar macht. Um diese in den Blick zu nehmen, muss erneut hinterfragt werden, wie Logistik in diesem Zusammenhang zu verstehen ist. Unbestreitbar erfordert die Arbeit im musealen Kontext logistische Expertise in einem Alltagssprachlichen Sinne, indem die Bereitstellung von und Arbeit mit musealen Objekten, Architekturen und Infrastrukturen so koordiniert wird, dass alle Teilprozesse der Ausstellungsproduktion möglichst optimiert ineinandergreifen (Kolb et al., 2016; Vogel, 2025; Werner, 2015). Über diese unmittelbare Logistik des Ausstellens hinaus scheint es jedoch einen Versuch wert, einen weiter gefassten Logistikkbegriff auf das Museum in Anschlag zu bringen. Dieser geht weniger von den historisch gewachsenen Phänomenen der Kapital- und Warenzirkulation aus, welche für die Bearbeitung der Frage nach der Musealisierung von Logistik im Vordergrund stehen. Wie in Kapitel 3 zu zeigen sein wird, geht es vielmehr um die Logiken der Zirkulation und Relationalität, die paradigmatisch auf Phänomene der kapitalistischen Logistik verweisen, jedoch in vielerlei Hinsicht darüber hinausreichen. Im Kern gilt es, Museen als planvoll organisierte Infrastrukturen zu verstehen, welche Menschen und Dinge in Bewegung versetzen, sie relational zueinander im Raum platzieren, ihre Zirkulation sowie die von Diskursen und Wissen steuern und dadurch letztlich Subjektivität auf logistische Weise herstellen.

Auch hier existiert eine große Bandbreite von museums- und ausstellungstheoretischen Arbeiten, die als ergiebige Ressourcen herangezogen werden können. Zentral ist dabei ein Verständnis des Museums als räumlich-relationales Gefüge, das nicht allein als statische Summe seiner materiellen Komponenten, sondern als »complex [network] of agency« verstanden wird (Byrne et al., 2011, S. 4). Die Kunsthistorikerin Beatrice von Bismarck (2021) formuliert hierfür den Begriff der

Kuratorialität. Sie bezeichnet damit diejenige Konstellation, in der sich das »Öffentlich-Werden von Kunst und Kultur« vollzieht (ebd., S. 13). Dies dezentriert die Position der Ausstellungs- und Museumsmacher*innen und nimmt stattdessen die relationalen Dynamiken *zwischen* den Elementen einer musealen Situation in den Blick. Die von ihr vorgeschlagene Perspektive setzt den Fokus entsprechend auf das

Beziehungsgeflecht sämtlicher menschlicher und nicht-menschlicher Mitwirkender untereinander – der Exponate, Künstler*innen und Kurator*innen, aber auch aller übrigen Beteiligten, den Kritiker*innen, Gestalter*innen oder Architekt*innen, den institutionell Verantwortlichen, den verschiedenen Rezipient*innen und Publikumskreisen, ebenso aber auch den Display-Gegenständen, Vermittlungsmedien und Architekturen, den Räumen, Orten, Informationen und Diskursen. (ebd., S. 15)

Eine ähnlich relationale Perspektive der Museumsanalyse entwerfen die Historikerin Emma Waterton und der Geograf Jason Dittmer (2014). Sie verstehen Museen als »assemblage[s] of objects, the bodies of staff and visitors, narratives, materials and more, that together shape the visitor experience« (ebd., S. 123). Dabei stützen sie sich auf den Begriff des Gefüges nach Gilles Deleuze und Felix Guattari (1992) und untersuchen davon ausgehend die Verflechtung und Interaktion zwischen menschlichen und nicht-menschlichen Komponenten der Museumserfahrung mit einem besonderen Fokus auf deren affektive Dimension. Sie beleuchten also

the ways in which museums themselves – their buildings, settings and internal fixtures, along with the interpretative tools they employ – provoke a range of experiential and affective potentialities that afford, in turn, all kinds of movements and feelings. (Waterton & Dittmer, 2014, S. 127)

Museen werden hier als Räume voller Potenziale für die sinnliche Aktivierung von Wissen, Affekt und Erfahrung verstanden, als Gefüge heterogener Elemente, die eine Vielzahl tatsächlicher oder möglicher Handlungen und Interaktionen bereithalten. Architekturen, Lichtkonzepte, Klänge, Objekte und Körper arbeiten demnach zusammen »in the here-and-now to produce a range of possibilities«, die teils das Ergebnis bewusster Entscheidungen während der Ausstellungsproduktion sind, dabei aber immer auch ein Moment des Unvorhersehbaren und Emergenten enthalten (ebd., S. 136; vgl. auch Hetherington, 1997).

Instruktiv sind in diesem Zusammenhang auch Arbeiten an der Schnittstelle von Architekturtheorie und Museumswissenschaften, die die Wechselwirkung zwischen architektonischer Gestaltung und Museumserfahrung in den Blick nehmen. Die Architektin Sabine Hansmann etwa bezeichnet Architekturen im Allgemeinen

und Museumsgebäude im Besonderen als »field[s] of possibilities« (2021, S. 53), die durch sich stetig neu konfigurierende Assoziationen zwischen menschlichen und nicht-menschlichen Akteuren gekennzeichnet seien. Die Architekturtheoretikerin Karli Tzortzi untersucht, wie die Struktur musealer Räume Laufwege lenkt und wie dies wiederum bestimmte museale Ordnungen erfahrbar macht. Mit ihren Bemühungen, den Zusammenhang zwischen dem Grundriss von Ausstellungsräumen und dem Handeln sowie der Erfahrung von Besucher*innen zu analysieren, knüpft Tzortzi an das Konzept der »spatial syntax« (Hillier, 1996) an. Dieses beruht zum einen auf der Feststellung, dass Raum nicht nur den Hintergrund menschlicher Aktivität und Erfahrung bildet, sondern deren intrinsischer Bestandteil ist. Zum anderen untersucht es Räume nicht als singuläre Entitäten, sondern legt den Fokus auf ihre Beziehung untereinander (Hillier & Tzortzi, 2006, S. 283). Als für die Analyse von Museumsräumen zentrales Konzept der Space Syntax-Theorie benennt Tzortzi folglich das der räumlichen Konfiguration. Dieses verweise auf eben dieses Verständnis von »layouts as interrelated spaces« (Tzortzi, 2015, S. 102). Im Zentrum stehen also nicht die »properties of individual spaces«, sondern die komplexen Relationen »between spaces and how they affect each other by co-existing simultaneously« (ebd., S. 103f).

Die hier zitierten Arbeiten beschreiben das Museum als relationales Gebilde, welches zahlreiche Möglichkeiten zur Produktion und Vermittlung von Wissen, Affekt und Erfahrung bereithält und dabei entlang verschiedener materieller Infrastrukturen arbeitet. Sie nehmen sich historisch wandelnde Funktionen des Raums und der Architektur in den Blick und untersuchen, wie diese das Verhalten und die Erfahrung von Besucher*innen strukturieren, Laufwege vorgeben und die Struktur des Raumes mit Narrativen und Diskursen verweben. Sie erweitern schließlich den Begriff des Raumes, indem sie nicht nur dessen gebaute und gestaltete Dimension in den Blick adressieren. Stattdessen verstehen sie ihn als Anordnung, innerhalb derer Subjekte und Objekte, Architekturen, Artefakte, Klänge, Gerüche oder andere sinnlich-materielle Phänomene in sich ständig aktualisierende Verhältnisse zueinander gesetzt werden. Sie sind damit im Kontext eines Turns der Museumswissenschaften zu verorten, der sich sowohl simplen Subjekt-Objekt-Dichotomien entzieht – hier das Display und die Architektur, dort das wahrnehmende Subjekt – als auch auf kritische Distanz zur Diskursimmanenz konstruktivistischer Perspektiven geht, die den Raum allein auf seine diskursive und narrative Funktion reduzieren (vgl. Hetherington, 1997). Dies hilft an dieser Stelle entscheidend dabei, ein dynamisches und prozesshaftes Verständnis des Museums zu entwickeln, wie es der Arbeitsbegriff einer Logistik des Musealen voraussetzt. Das Museum wird als Apparat oder Maschine definiert, die sich weniger durch eine bestimmte Form oder Materialität auszeichnet, als durch ihre operative Logik, durch die Effekte, die sie in ihrem Inneren entfaltet. Voraussetzung für die Theoretisierung einer Logistik des Musealen

ist also eine Ontologie des Museums, die dieses nicht als fixe Entität denkt, sondern vielmehr als ein Bündel von Operationsweisen, die Räume verschalten, Relationen zwischen Subjekten und Objekten modulieren und alles unter dem Paradigma des Flows in einen ständigen Prozess der Zirkulation integrieren. Dies verkompliziert auch das oben eingeführte Verhältnis von Infrastruktur und Logistik, das erstere als die Herstellung von Bedingungen, letztere als Operationalisierung von Prozessen versteht. So müssen materielle Manifestation und Prozess unbedingt zusammengedacht werden. Sie sind untrennbar miteinander verwoben und lassen sich allenfalls analytisch, nicht aber ontologisch trennen und erst recht nicht in eine lineare Abfolge setzen. Stattdessen gilt es zu zeigen, wie in der Gleichzeitigkeit von Materialität und Operationalität, von Infrastrukturen und Logistik, in den untersuchten Museen dynamische Bedingungen für eine kritische Auseinandersetzung mit ihren Gegenständen geschaffen werden.

Die hier vorgestellten Begriffe der Musealisierung von Logistik und der Logistik des Musealen sollen, so die Prämisse der Arbeit, als heuristische Werkzeuge in Stellung gebracht werden. Auf der einen Seite steht das kritische Potenzial, das Logistik als Gegenstand des Museums in dieses einbringt – als derjenige Komplex von Geschichten und Prozessen globaler Verflechtung, der sich in den Ausstellungen, Architekturen und Vermittlungsformaten der untersuchten Museen manifestiert. Auf der anderen Seite steht die logistische Dimension eben dieser Praktiken des Musealen, steht die Frage nach der logistischen Kapazität des Museums selbst.

Diese beiden Ebenen stehen in einem Verhältnis der gegenseitigen Resonanz zueinander, welches im Begriff des Logistischen Museums zusammengeführt wird. Ausgehend von den empirischen Untersuchungsgegenständen sowie in Engführung mit Literatur aus den Museumswissenschaften und der kritischen Logistikforschung entwerfe ich so auf theoretischer Ebene ein museumsanalytisches Verständnis von Logistik bzw. eine logistiktheoretische Perspektive der Museumsanalyse. Gleichzeitig kontextualisiere ich die untersuchten Museen als bislang unterreflektierten musealen Typus, als Logistische Museen. Im Dialog mit der Theorie arbeite ich so die kritischen Potenziale dieser musealen Form heraus und untersuche die Praktiken, die zu deren Realisierung führen bzw. dieser entgegenstehen.

Das folgende Kapitel 2 ist der epistemischen Ausrichtung und dem methodischen Vorgehen der Arbeit gewidmet. Ich reflektiere das Verhältnis des theoretischen Rahmens zu den empirischen Gegenständen sowie das der beiden Fallstudien zueinander. Anschließend stelle ich das Deutsche Hafenmuseum und das Museum aan de Stroom ausführlicher vor und konturiere die im Laufe der Forschung verwendeten Methoden.

In Kapitel 3 nehme ich eine genauere Betrachtung von Debatten der kritischen Logistikforschung vor. Dafür leite ich den Begriff der Logistik historisch her und erarbeite einen Überblick über entsprechende Positionen in verschiedenen akademischen Feldern, um so das der weiteren Arbeit zugrunde liegende Verständnis von Logistik zu schärfen.

In Kapitel 4 vollziehe ich einen ersten Schritt, um die bis dahin erarbeiteten theoretischen Grundlagen mit dem empirischen Material in Dialog zu setzen. Dafür nehme ich die grundlegenden narrativen Ansätze des Deutschen Hafenmuseums in den Blick, die vor allem die Frühphase des Museumsprojektes prägten. Auf Grundlage von Interviews und öffentlichen wie internen Dokumenten arbeite ich heraus, welche Rolle spezifische Erzählungen von Welthandel, maritimem Warentransport und globaler Vernetztheit in dem erst in Grundzügen existierenden Konzept des Museums spielen und welche Potenziale hinsichtlich einer logistikkritischen Museumspraxis dort erkennbar werden.

In Kapitel 5 richte ich den Blick in Richtung des Antwerpener Museum aan de Stroom. Anhand der Ausstellung *Freight – About the Port, People and Cargo* gehe ich der Frage nach, wie räumliche Anordnungen mit musealen Erzählungen verflochten sind und theoretisiere den Museumsraum als logistischen Raum. Anschließend nehme ich die in diesem Raum ausgestellten Objekte in den Blick. Konkret fokussiere ich einen Ausstellungsbereich, welcher sich dem kolonialen Handel zwischen Antwerpen und der Kolonie Belgisch-Kongo widmet. Ausgehend von den Exponat-Anordnungen des Displays beleuchte ich Herausforderungen bei der Darstellung logistischer Zusammenhänge, wobei ich insbesondere Tendenzen der Auslassung und Abstraktion problematisiere. Im letzten Teil des Kapitels spitze ich diese Frage in Richtung des logistischen Subjektes zu. Anknüpfend an Positionen der Black Studies arbeite ich dabei die ordnende und objektifizierende Kapazität einer machtvollen Logistik des Musealen heraus und schlage dabei eine grundsätzliche Kritik der im Museum institutionalisierten *Whiteness* vor.

Ausgehend von diesen Überlegungen wende ich mich in Kapitel 6 schließlich der bislang sichtbarsten materiellen Repräsentation des Deutschen Hafenmuseums zu, dem historischen Frachtsegelschiff *Peking*. Angesichts seiner Objektbiografie als ehemaliger Salpetersegler und seiner Kontextualisierung als »Leitobjekt der Globalisierung« im Deutschen Hafenmuseum situiere ich das Schiff im Spannungsfeld zwischen dekolonialer Kritik und nautischer Nostalgie. Entlang historischer und theoretischer Perspektiven auf den Komplex der Salpeterextraktion untersuche ich verschiedene Formate der musealen Kontextualisierung, die bereits jetzt im Hafenmuseum zu beobachten sind, und arbeite davon ausgehend deren logistikkritisches Potenzial heraus.

Im finalen Kapitel 7 folge ich schließlich den logistischen Spuren des Salpeterhandels in die Atacama-Wüste. Den Ausgangspunkt bilden dabei eine Reihe ethnografischer Vignetten, die während einer Forschungsreise nach Chile entstanden

sind. Ausgehend von den materiellen Spuren der dortigen Bergbauindustrie seit der vorletzten Jahrhundertwende erweitere ich den Blick auf die *Peking* und das Thema Salpeterhandel aus einer gleichzeitig lokalen und globalräumlichen Perspektive. Abschließend blicke ich aus dieser Perspektive auf das Deutsche Hafenmuseum und stelle explizit spekulative Überlegungen zu musealen Formaten und Interventionsmöglichkeiten an, die den Horizont des Logistischen Museums konkret werden lassen.

2. Das Logistische Museum erforschen

Mit dem Begriff des Logistischen Museums schlage ich ein analytisches Konzept vor, das einerseits durch theoretische Debatten der kritischen Museums- und Logistiktheorie informiert ist. Andererseits speist es sich aus der Betrachtung des Deutschen Hafenmuseums und des Museum aan de Stroom im Sinne konkreter Fallstudien. Es ist also kein rein theoretisches Konzept, sondern entsteht im Dialog mit realen musealen Praktiken und Phänomenen, die in einen produktiven Dialog mit der Theorie gesetzt werden. Diese doppelte Verankerung in empirischer Forschung und Begriffsarbeit soll nun erörtert werden, bevor ich die beiden Fallstudien detaillierter vorstelle und abschließend das methodische Vorgehen bei deren Untersuchung erläutere.

2.1 Vom Gegenstand zur Theorie und zurück

Im Herbst 2019, als meine Forschung begann, lag der Beschluss des Deutschen Bundestags, in Hamburg ein Deutsches Hafenmuseum zu entwickeln, bereits vier Jahre zurück. Im Frühjahr desselben Jahres war die Entscheidung für den Standort des neuen Museums öffentlich bekannt gegeben und somit die entscheidende Grundlage für die weitere räumliche Planung geschaffen worden. Außerdem war das Museumsschiff *Peking*, das Leitobjekt des zukünftigen Museums, bereits 2017 aus New York nach Deutschland überführt worden und befand sich seitdem zur Restaurierung und Ertüchtigung in einer Werft nahe Hamburg. Auch waren in mehreren internationalen Symposien zwischen 2016 und 2018 wichtige inhaltliche und konzeptionelle Fundamente erarbeitet worden, auf deren Grundlage das zukünftige Hafenmuseum als ein »Museum der Globalisierung« gerahmt wurde (von Notz & Stiftung Historische Museen Hamburg, 2017).

Es schien somit ein Moment zu sein, in welchem die Formierung dieses neuen Museums konkrete Gestalt annahm – eines Museums, das in seinen öffentlichen Positionierungen zentrale Fragen der globalisierten Gegenwart in sein Zentrum stellte und das zudem noch mit ausreichend finanziellen Mitteln ausgestattet schien, um diese Fragen angemessen und aus diversen Perspektiven zu bearbeiten. Ein solcher

Moment stellte sich als eine seltene Gelegenheit für eine museumswissenschaftliche Forschungsarbeit dar, bot er doch die Chance, ein Museum von nationaler, wenn nicht internationaler Relevanz im Moment seiner Formierung zu beforschen. Die Hoffnung war, hier ein Museum jenseits von Ausstellungsanalysen und der nachgelagerten Reflexion der Prozesse, die den Ausstellungen vorangingen, zu verstehen (vgl. Bose, 2016, S. 35). Es schien möglich, die Prozesse selbst – die Entwicklung von Konzepten, den Aufbau einer Sammlung, die Planung von Ausstellungen und Architekturen – kritisch zu begleiten sowie nach Möglichkeiten zu suchen, in sie zu intervenieren. Das Hafenmuseum stellt somit den initialen Ausgangspunkt des Projektes dar, aus ihm ergeben sich die wesentlichen Fragestellungen der Arbeit, genauer: die Frage nach dem gegenwartsanalytischen und kritischen Potenzial dieses Museumstyps und nach dessen Resonanzen mit Positionen der kritischen Logistiktheorie.

Es läge also auf der Hand, diese Arbeit als eine Arbeit über das Hafenmuseum zu konzipieren, als eine Museumsethnografie, die den Planungsprozess dieses neuen Museums, die beteiligten Akteur*innen und Aktanten, ihre Aushandlungsprozesse, Konflikte und Allianzen aus der Nähe betrachtet und zu einer dichten Beschreibung im Sinne Clifford Geertz (1973) zusammenführt. Dass die Arbeit dies dennoch nicht ist und auch nicht sein will, hat vor allem zwei Gründe. Der erste davon liegt in ihrem Erkenntnisinteresse. Es geht ihr nicht allein um die Beschreibung eines einzelnen Museums und seiner Genese. Vielmehr soll – zwar empirisch fundiert, aber dennoch theoriegeleitet – aufgezeigt werden, wie ein kritisch-reflexiver Begriff von Logistik für das Verständnis musealer und kuratorischer Praxis produktiv gemacht werden kann. Die Arbeit wirft Schlaglichter auf den Gegenstand an denjenigen Stellen, wo seine Reflexionen für das gesetzte Erkenntnisinteresse erhellend sind, und erhebt dezidiert nicht den Anspruch, ihn in allen Winkeln und allen Facetten auszu-leuchten. Der Gegenstand bzw. die Gegenstände werden in einen ständigen Dialog mit der Theorie gesetzt, wobei jedoch nicht sie allein die Fragen stellen, sondern ebenso Adressat*innen für Fragen sind, die sich aus theoretischen Debatten heraus ergeben. Diese Arbeit ist also keine Arbeit *über das*, sondern eine *mit dem* Hafenmuseum.

Der zweite Grund, warum das Hafenmuseum nicht allein im Zentrum steht, ist ein pragmatischer, sich aus den Umständen bzw. dem Gegenstand selbst ergebender. So hatte ich anfangs schlicht die organisatorische und institutionelle Komplexität des Museumsprojektes unterschätzt und auch, wie viel Zeit noch vergehen sollte zwischen den oben beschriebenen Grundsatzentscheidungen und dem Zeitpunkt, an welchem das Hafenmuseum ein Museum mit Gebäude, Sammlung, Ausstellung und Konzept sein sollte. Auch zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Arbeit ist dieser Punkt noch immer nicht absehbar. Stellenweise stand gar die Finanzierung und damit die Umsetzung des gesamten Projektes grundsätzlich in Frage (Fengler, 2025). In den Jahren 2020 bis 2024, in denen der Großteil des empirischen Materials erhoben wurde, war das Museum mit nur wenig Personal ausgestattet und

die Covid-Pandemie sorgte für zusätzliche Herausforderungen, sodass die Arbeit an inhaltlichen, organisatorischen und gestalterischen Konzepten nur langsam voranging – zu langsam, um für diese Arbeit ausreichend Anschauungsmaterial zu liefern. Es braucht Zeit, um ein Museum dieser Größenordnung zu realisieren, Zeit, die den Horizont dieser Studie bedeutend überschreitet.

Hinsichtlich des »Umgang[s] mit dem Problem des ›noch nicht‹«, das auch Friedrich von Bose in seiner Ethnografie des Berliner Humboldt-Forums beschreibt (Bose, 2016, S. 34), lägen wiederum zwei Lösungsansätze auf der Hand. Einer bestünde darin, schlicht mit dem zu arbeiten, was da ist: sich radikal dem Material zuzuwenden, Unfertiges als unfertig zu beschreiben, Aussagen aus dem Verfügbaren heraus zu entwickeln, diese in ihrer Vorläufigkeit als Momentaufnahmen ernst zu nehmen. In Teilen ist dies der Weg, der gewählt wurde. Die Arbeit beschreibt bewusst bestimmte Momente innerhalb einer Zeitspanne von knapp fünf Jahren, in denen das Museum sich in einer spezifischen, vorläufigen, in ständiger Veränderung begriffenen Gestalt zeigt. Sie beschreibt also nicht dasjenige Hafenmuseum, das zum Zeitpunkt des Erscheinens dieses Textes oder dem seiner Lektüre möglicherweise existiert, sondern ein anderes, ein potenzielles Museum, das vielleicht, vielleicht aber auch nicht realisiert wird. Als »Ethnografie des ›Making Of‹« (ebd., S. 34) handelt sie von einem Museum im Entstehen, das als solches zwangsläufig vorläufig, fragil und ephemer ist. In dieser Hinsicht kann die Unpünktlichkeit, die Asynchronität von Forschungsprozess und Museumsentwicklung als Glücksfall bezeichnet werden, erlaubt sie es doch, einen Gegenstand zu beschreiben, der sonst von der scheinbaren Fixiertheit und Permanenz eines vermeintlich ›fertigen‹ Hafenmuseums verdeckt würde und kaum der Beschreibung, allenfalls der retrospektiven Rekonstruktion zugänglich wäre.

Dennoch müssen hier Vorbehalte angemeldet und Einschränkungen vorgenommen werden. Ein solches konsequent induktives Vorgehen würde eine bedeutende Abkehr von dem übergeordneten, theoriegeleiteten Erkenntnisinteresse bedeuten und stattdessen vornehmlich auf die Beschreibung des spezifischen Feldes, des einen Museums und der Prozesse seiner Entwicklung fokussieren. Dies würde der Arbeit an den hier zu entwickelnden Konzepten deutliche Grenzen aufzwingen, würde die Möglichkeit ihrer Abstraktion und Übertragbarkeit auf andere Kontexte stark beschneiden. Zudem wäre auch ein solches Vorgehen an die durch das Feld gesetzten Grenzen gestoßen. Zu vorläufig, zu vertraulich und in weiten Teilen zu intern und damit auch mir nicht zugänglich waren viele der Überlegungen der Museumsmacher*innen in diesen Jahren, um aus ihnen eine fundierte Beschreibung zu entwickeln und sie in die Öffentlichkeit zu tragen.

Eine zweite Strategie war also nötig, die einen anderen Umgang mit dem Problem des Unfertigen und des Nicht-Beschreibbaren anbietet. Der gewählte Ansatz besteht schlicht darin, den Fokus nicht allein auf das Hafenmuseum zu richten, sondern den Blick auch in Richtung anderer Gegenstände schweifen zu lassen. Wo jenes

nicht ausreichend Reflexionsfläche bietet, um den von mir verfolgten Fragen nachzugehen, können diese diejenigen Aspekte vor Augen führen, welche sich ansonsten in der Unschärfe und im Latenten verlören. Konkret findet die Arbeit diesen ergänzenden Gegenstand im Antwerpener Museum aan de Stroom (MAS), welches sich durch eine der des Hafenmuseums sehr ähnliche inhaltliche Zielsetzung auszeichnet. Auch wurde es im Kontext des Hafenmuseums von Akteur*innen aus dem Feld immer wieder als Referenzpunkt genannt, sodass sich die Entscheidung, es in dieser Arbeit dem Hafenmuseum an die Seite zu stellen, nicht zuletzt aus dem Feld selbst ergibt.

Ein weiterer komplementärer Gegenstand, der in der Arbeit als empirischer Bezugspunkt angeführt wird, sind verschiedene Situationen, die während einer Forschungsreise in die chilenische Atacama-Wüste im Oktober 2023 beobachtet wurden. Diese sind insofern als Ergänzung der Forschung im Hafenmuseum zu verstehen, als sie von dem im Museum an zentraler Stelle positionierten Themenkomplex des historischen Salpeterhandels ausgehen. Sie dienen dem Zweck, die Perspektive auf diesen Gegenstand zu dezentrieren, also der von den Museumsakteur*innen eingenommenen Perspektive eigene Beobachtungen vor Ort sowie vor allem die Perspektiven chilenischer Akteur*innen zur Seite zu stellen. Dieser Teil der Forschung ist somit weniger als eine weitere Fallstudie zu verstehen, als er vielmehr der Erweiterung des Blicks auf das Deutsche Hafenmuseum und die dort verhandelten Gegenstände dient.

In all dem geht es weder um eine idiosynkratische Beschreibung jeder der Fallstudien aus ihrer je eigenen Logik heraus, noch darum, sie in einem systematischen Vergleich einander gegenüber zu stellen. Vielmehr ist der gewählte Weg ein Mittelweg. Zunächst müssen die Spezifität und Singularität der jeweils untersuchten Museen und des Materials ernst genommen werden. Was ich im Hafenmuseum beobachtete, welche Verschränkungen von Logistik und musealer Praxis dort augenscheinlich werden, lässt zunächst nur Rückschlüsse auf das Hafenmuseum zu und keinesfalls auf *das* Museum oder *die* Logistik als solche (dasselbe gilt selbstredend für das Museum aan de Stroom). Ebenso wenig können die beiden Fallstudien einfach in eins gesetzt werden, kann dort, wo das Hafenmuseum etwa ein architektonisches Konzept vermissen lässt, einfach auf das des MAS zurückgegriffen werden. Letzteres ist vielmehr die Instanz, die aufzeigt, wohin es gehen *könnte* bzw. welche Richtung ein Museum mit ähnlicher Zielsetzung und zumindest in Ansätzen vergleichbaren Rahmenbedingungen vor gut zehn Jahren einschlug. Das Hafenmuseum ist demgegenüber ein Raum der Potenziale, ein potenzielles Museum, an dem aufgezeigt werden kann, wie sich auf begrifflich-konzeptioneller Ebene das Logistische und das Museale verschränken lassen, und das der Arbeit damit eine explizit spekulative Dimension verleiht.

Die empirischen Fallstudien bilden in ihrer Unterschiedlichkeit also konkrete Bezugspunkte, von denen ausgehend unterschiedliche Momente der Theorie aktiviert werden. Weder soll eine Museumsethnografie erarbeitet werden, die streng entlang der Gegenstände eine dichte Beschreibung von Praktiken und Sinnzusammenhängen im Feld entwickelt. Noch handelt es sich um eine Theoriearbeit, die allein auf Grundlage von Literatur und ihrer Exegese Konzepte im Abstrakten entwickelt, die den Gegenständen dann nur noch übergeworfen werden. Vielmehr verfolge ich ein hybrides Vorgehen, das beide Ansätze ernst nimmt, aber immer nur in dem Maße bedient, in dem sie der jeweils anderen Seite – die Theorie der empirischen Arbeit und umgekehrt – von Nutzen sind. Es gilt dabei, die Theorie als Schaltstelle zwischen den Gegenständen zu platzieren, d.h. nah am Material zu arbeiten, seinen Aussagegehalt und seine transformative, Bedeutung generierende Kraft ernst zu nehmen, aber die angestellten Beobachtungen und getroffenen Aussagen stets an die theoretischen Bezugspunkte der Arbeit rückzubinden und dadurch ein Stück weit vom unmittelbaren Gegenstand zu distanzieren. Ich folge also, so lässt sich dieser Ansatz zusammenfassen, einer instrumentell zwischen Theorie und Empirie vermittelnden Vorgehensweise, einem Ansatz der ethnografisch informierten Theoriearbeit.

2.2 Die untersuchten Museen

Um dieses Vorgehen zu konkretisieren, sollen nun zunächst die beiden untersuchten Museen eingeführt werden. Aufbauend auf öffentlich einsehbarem Material, vor allem Publikationen der Museen selbst sowie Presseberichten, wird ihre jeweilige institutionelle Genese skizziert, ihre inhaltliche Ausrichtung umrissen sowie eine grobe (stadt-)räumliche Verortung vorgenommen. Anschließend werde ich die jeweils auf die beiden Cases zugeschnittenen Methoden erörtern, mit deren Hilfe das Material generiert wurde, auf dessen Grundlage die Argumente des Hauptteils entwickelt werden.

Deutsches Hafenmuseum (Hamburg)

Die Beschreibung des Projektes Deutsches Hafenmuseum ist insofern komplexer, als es auf den ersten Blick scheint, als dieses einerseits eine neu gegründete Institution ist, gleichzeitig aber auf bestehenden Museen aufbaut. So verweist es auf die etwa zwanzigjährige Geschichte des Hafenmuseum Hamburg, und dieses wiederum auf dessen Mutterinstitution, das Museum der Arbeit. Letzteres wurde 1997 vor allem auf anhaltendes Bestreben verschiedener Gewerkschaftsgruppen hin auf dem Gelände einer ehemaligen Gummifabrik in Hamburg-Barmbek eröffnet. Es versteht sich selbst als »Stätte der Industrie- und Arbeiterkultur« (Müllner, 2017, S. 14) mit einem Fokus auf eine »Geschichte von unten« (Kosok, 2017, S. 28), die eine Lücke in den stark bürgerlich ausgerichteten Sammlungen der übrigen historischen Museen, insbesondere des Museums für Hamburgische Geschichte, füllt (Bornholdt, 2017). 1998 hatte das Museum der Arbeit einen historischen Schwimmkran übernommen, welcher an einer historischen Kaianlage südlich der Elbe, dem Bremer Kai, restauriert wurde. Ausgehend davon begannen in der Folge Akteure aus dem Umfeld des Museums der Arbeit, in dem nahegelegenen Hafenschuppen 50A eine Sammlung von Objekten mit Bezug zur Hafengeschichte anzulegen. Neben verschiedensten »Objekte[n] aus der Arbeitswelt des Hafens vor dem Containerzeitalter« wurden dort nach und nach immer mehr »Großobjekte wie Kräne, ein Van-Carrier und Güterwaggons der Hafenbahn auf Freiflächen außerhalb des Gebäudes« (Strupp, 2020, S. 30) angesammelt. 2005 wurde der Schuppen inklusive seiner Außenflächen schließlich unter der Bezeichnung Hafenmuseum Hamburg zu einer offiziellen Außenstelle des Museums der Arbeit erklärt und im Zuge dessen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Seitdem wird der Schuppen 50A im Saisonbetrieb von April bis Oktober als Freilichtmuseum betrieben. Zu Wasser ist eine immer weiter wachsende Museumsflotte zu sehen, die Schuten und Barkassen sowie Arbeitsgerät wie z.B. einen dampfbetriebenen Schwimmbagger umfasst. Im Inneren des Schuppens ist in meterhohen Schwerlastregalen die etwa 10.000 Objekte umfassende Sammlung zu begeh-

die, im Sinne eines Schaudepots (Natter et al., 2010), nur rudimentär in didaktische Vermittlungsangebote oder eine übergeordnete narrative Kontextualisierung eingebunden ist. Die hauptsächliche Orientierung bietet dabei ihre Unterteilung in die Sammlungsbereiche Hafenarbeit, Güterumschlag, Schiffbau und Revierschiffahrt sowie ein Ausstellungsteil zur beginnenden Containerisierung, die das Ende der hauptsächlich im Fokus des Museums stehenden Stückgutzeit markiert (Stiftung Historische Museen Hamburg, 2025a). Was das Hafenmuseum seit seiner Gründung vor allem auszeichnet und von anderen Hamburger Museen abhebt, ist das umfangreiche Angebot personaler Vermittlung durch Ehrenamtliche, u.a. die sogenannten »Hafenseniores« (ebd.), von denen viele einen »beruflichen Hintergrund in der Hafenwirtschaft« (Strupp, 2020, S. 30) haben und die die praktische Verwendung zahlreicher Sammlungsgüter demonstrieren und ihr biografisches Wissen an Besucher*innen vermitteln (Stiftung Historische Museen Hamburg, 2025a; Schemmer, 2018).

Das Hafenmuseum Hamburg profilierte sich vor allem durch die Kombination aus der »Materialität des Ortes«, also des historischen Schuppens inmitten des früheren Freihafens, und einer »Ästhetik des Authentischen« (zit. n. Strupp, 2020, S. 35) in Gestalt der ungeschliffenen Sammlungspräsentation und der Arbeitsdemonstrationen durch die »Hafenseniores«. So konnte es sich trotz seiner peripheren Lage und seiner stets prekären, in weiten Teilen auf ehrenamtlichem Engagement beruhenden Betriebsbedingungen über die Jahre als fester Teil der Hamburger Museumslandschaft etablieren. Gleichzeitig hatte es seit seiner Gründung immer wieder Versuche gegeben, das Hafenmuseum Hamburg zu vergrößern, zu professionalisieren und seinen Betrieb auch während der Wintermonate zu ermöglichen. Im Jahr 2010 wurde etwa ein ambitioniertes Erschließungskonzept für das gesamte Areal des Hansahafens und eine umfassende inhaltliche Neuausrichtung erarbeitet, jedoch nicht realisiert (Knödler, 2010; Andreas Heller Architects & Designers, 2011). Obwohl auch in den Jahren danach immer wieder über eine Modernisierung oder einen Ausbau des Hafenmuseums diskutiert wurde, scheiterten diese Vorstöße immer wieder an fehlenden finanziellen Mitteln im städtischen Kulturhaushalt und an anders gelagerten kulturpolitischen Prioritäten.

Im Jahr 2015 änderte sich zumindest die finanzielle Situation schlagartig. Am 12. November beschloss der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags, 120 Millionen Euro für die Errichtung eines neuen Hafenmuseums und für den Erwerb und die Restaurierung der historischen Viermastbark *Peking* zur Verfügung zu stellen (Bundesrechnungshof, 2024). Die Grundlage dafür sollte das bestehende Hafenmuseum Hamburg im 50er Schuppen stellen, jedoch handelte es sich explizit *nicht* um dessen Weiterentwicklung, wie in den bisherigen Erweiterungsplänen projiziert, sondern um die Gründung einer neuen Institution mit dem Rang eines Bundesmuseums. Dies ist insofern bemerkenswert, als Kultur in Deutschland üblicherweise in den Aufgabenbereich der Bundesländer fällt und somit nur wenige Museen, etwa

das Deutsche Historische Museum in Berlin oder das Haus der Geschichte in Bonn, den Status des Bundesmuseums tragen. Daraus ergibt sich der Anspruch an das Hafenmuseum, mehr zu leisten als allein die Geschichte des Hamburger Hafens zu behandeln. Vielmehr gehe, so wird etwa der Alleinvorstand der Stiftung Historische Museen Hamburg (SHMH) Hans-Jörg Czech in einer Pressemitteilung der Kulturbehörde zitiert, »die nationale Bedeutung [des Hafenmuseums] aus dem Fokus auf die deutschen See- und Binnenhäfen als Knotenpunkte der Globalisierung hervor« (Behörde für Kultur und Medien, 2022). Die inhaltliche Schwerpunktsetzung ist also gleichzeitig national, indem sie über den Hamburger Hafen hinausreicht und auch andere deutsche Häfen umfasst, und global, indem sie diese in Beziehung setzt zu ihren transnationalen Vernetzungen, und stellt damit eine bedeutende Erweiterung des bisher sehr lokal ausgerichteten Hafenmuseums Hamburg dar.

Einen ersten wichtigen Meilenstein in der Realisierung dieses ambitionierten Museumsprojektes bildeten mehrere internationale Symposien, die zwischen 2016 und 2018 von der Stiftung Historische Museen Hamburg veranstaltet wurden, um wesentliche konzeptionelle Eckpunkte des neuen Museums zu erarbeiten. In diesem Zuge kristallisierte sich als Maßgabe heraus, dass das Deutsche Hafenmuseum, anders als bis dahin das Hafenmuseum Hamburg, in erster Linie ein »Museum der Globalisierung« sein sollte, welches, ausgehend von Themen des maritimen Warenumschlages in Häfen, weiterreichende Fragen der globalen Vernetzung behandeln sollte (siehe ausführlich Kap. 4). Alles Weitere nahm in den Jahren danach erst langsam Gestalt an. Parallel zu der inhaltlichen und organisatorischen Vorarbeit des kleinen Museumsteams wurden zunächst vor allem politische Weichenstellungen wie die Wahl des Standortes vorbereitet. Im Jahr 2017 evaluierte das Architekturbüro Albert Speer+Partner in einer systematischen »Standortpotentialanalyse« verschiedene Baugrundstücke beiderseits der Elbe (AS+P, 2017). Auf Grundlage dieser Gutachten verkündete die Hamburger Behörde für Kultur und Medien im Jahr 2019 schließlich die Entscheidung, das Deutsche Hafenmuseum nicht exklusiv an einem, sondern parallel an zwei Standorten entwickeln zu wollen. Einer davon ist der Schuppen 50A mitsamt seinem Außenbereich, das ehemalige Hafenmuseum Hamburg also, das seit April 2022 offiziell unter der Bezeichnung »Deutsches Hafenmuseum (im Aufbau) – Standort Schuppen 50A« betrieben wird. An der Kaikante liegt seit September 2020 die restaurierte *Peking* und ist seit der Saison 2022 im Rahmen von geführten Rundgängen der Öffentlichkeit zugänglich (siehe Kap. 6). Perspektivisch ist ein zweiter Standort auf dem Gelände des früheren Überseezentrums auf dem Kleinen Grasbrook projektiert, das bis Mitte der 2030er Jahre zu einem neuen Wohn- und Arbeitsquartier entwickelt werden soll. Dieses erweitert die auf der anderen Elbseite gelegene HafenCity in Richtung Süden und soll, so formuliert es eine Publikation der für die Entwicklung verantwortlichen HafenCity GmbH, »neue Wege für die Umwandlung von Hafen- und Industrie-

arealen in urbane Quartiere« aufzeigen (HafenCity Hamburg GmbH, 2022, S. 14). Der Neubau des Hafenmuseums mitsamt eines nahegelegenen Liegeplatzes für das Museumsschiff *Peking* soll eines der ersten dort realisierten Projekte sein. Als »kulturelle[s] Initialprojekt« (HafenCity Hamburg GmbH, 2020, S. 6) kommt ihm somit nicht nur kulturpolitische, sondern auch hohe städtebauliche Relevanz zu. Trotz dieser zumindest anfänglich hohen Erwartung kommt die Planung des zweiten Standortes jedoch nur langsam voran. Der Architekturwettbewerb für den Museumsneubau wurde bereits mehrfach verschoben und Ausstellungs- und Sammlungskonzepte werden erst nach und nach erarbeitet. Zum jetzigen Zeitpunkt (Frühjahr 2026) ist die weitere räumliche und inhaltliche Formierung des Hafenmuseums also weitgehend ungewiss.

Museum aan de Stroom (Antwerpen)

Als zweite, dem Hafenmuseum zur Seite gestellte Fallstudie wird das Antwerpener Museum aan de Stroom behandelt. Es handelt sich dabei um ein vergleichsweise junges Museum, dessen Gründung auf anderen, bereits länger existierenden Institutionen und deren Sammlungen aufbaut. Die Planungen dazu gehen zurück auf einen Beschluss des Antwerpener Stadtrates, mit dem Ende der 1990er Jahre die Errichtung eines neuen stadthistorischen Museums projektiert wurde. Dieses sollte initial auf den Sammlungen des Volkskundemuseums und des Nationaal Scheepvaartmuseum (Schifffahrtsmuseum) aufbauen, später wurden noch die Sammlungen des Ethnografischen Museums, die private Sammlung Paul und Dora Janssen-Arts sowie Teile der Sammlung des kunstgewerblichen Museum Vleeshuis in die Planung inkludiert (Block, 2021; Montanari, 2013). Während letzteres noch immer besteht und nur Teile seiner Objektestände in das MAS überführt wurden, sind die anderen genannten Museen vollständig im MAS aufgegangen. Die so zusammengeführten Sammlungsbestände umfassen u. a. Ethnografika aus Afrika, Asien und den Amerikas, volkstümliche Artefakte der flämischen Kultur, technische Gebrauchsgegenstände der maritimen Sammlung bis hin zu Großobjekten wie Kranen oder Schiffen. 2011 eröffnete auf Grundlage dieser heterogenen Sammlungen das Museum aan de Stroom in einem durch das Büro Neutelings Riedijk Architects entworfenen Gebäude im Antwerpener Stadtteil Het Eilandje, einem ehemals durch Industrie und Hafenumschlag geprägten Areal nördlich des historischen Zentrums (Geldorf, 2011; Lamster, 2011).

Das Museum wird, wie die Museumswissenschaftlerin und Architektin Elena Montanari (2013) festhält, als vieles charakterisiert: als der komplexen Stadtgeschichte gewidmetes »cultural heritage forum«, als architektonische »landmark« mit ausgeprägten Zeichenqualitäten und symbolischen Bezügen auf die stadt-räumliche Transformation seiner Umgebung oder als »vertical city walk«, der verschiedene Ausblicke über die gegenwärtige Stadt mit Einblicken in ihre Geschichte

verschränkt (ebd., S. 495). Das MAS wird auf der Museumswebsite dementsprechend als »Ort der Begegnungen« beschrieben, in welchem »Stadt und Welt« aufeinandertreffen. »Im Laufe der Jahrhunderte haben [in Antwerpen] viele Begegnungen stattgefunden, viele Ideen und Waren wurden ausgetauscht«, heißt es dort, und weiter: »Das MAS hat die Spuren dieser Ereignisse gesammelt und garantiert auch heute noch überraschende Begegnungen zwischen Menschen, Objekten und Geschichten.« (MAS, 2021b) Montanari fasst die so angedeutete Zielsetzung des Museum zusammen:

The declared task of the MAS is to present the long history of exchanges between the city and the world, in order to highlight the factors and events that produced and enhanced the development of the port, the urban areas, its populations and peculiar cultural system. (Montanari, 2013, S. 495)

Daraus ergebe sich eine »glo-cal mission« (ebd.), die das MAS auf sechs Ausstellungsgeschossen verfolgt. Das unterste dieser Geschosse beherbergt ein offenes Schaudepot, ein anderes eine Fläche für wechselnde Sonderausstellungen, während die oberen vier Stockwerke Dauerausstellungsbereiche zu verschiedenen thematischen Aspekten der Stadt und ihrer Geschichte umfassen. Eine der Ausstellungen trägt etwa den Titel *Celebration!* und setzt sich mit diversen kulturellen Praktiken des Feierns in Antwerpen und anderen Gegenden der Welt auseinander. Eine andere Ausstellung mit dem Titel *Antwerpen à la Carte* zeigt »die enge Verbindung zwischen Stadt und Nahrung auf« und erzählt anhand kulinarischer Traditionen eine Geschichte des Kulturtransfers zwischen Antwerpen und der Welt (MAS, 2021b). Laut Montanari arbeitet das Museum entlang von »multi-layered traces of the commercial, social and cultural flows«, die in quer zur linearen Zeitlichkeit verlaufenden »transversal thematic investigations« zu einem multiperspektivischen Bild der Stadt und ihrer Einbindung in globale Beziehungsnetze entworfen zusammengesetzt würden (Montanari, 2013, S. 499).

Im Fokus dieser Arbeit steht die aktuell jüngste der vier jeweils für eine Laufzeit von fünf bis zehn Jahren konzipierten Hauptausstellungen.¹ Sie trägt den Titel *Freight – About the Port, People and Cargo*² und wurde im November 2021 als Nachfolgeausstellung der bereits seit Gründung des Museums existierenden Ausstellung *World Port* eröffnet. Ebenso wie diese Vorgängerausstellung stellt *Freight* den Hafen Antwerpens und seine Position als Schnittstelle zwischen der Stadt und dem Rest

1 In der Literatur werden solche Format als »semipermanente Ausstellungen« beschrieben und als Hybrid zwischen klassischen Dauerausstellungen und kurzfristigen Sonderausstellungen charakterisiert (Reichel, 2012).

2 Originaltitel: *Vracht. Over de haven, mensen en goederen*. Die Ausstellung ist zweisprachig in Englisch und Niederländisch gehalten, weshalb ich im Folgenden, wo vorhanden, aus den englischsprachigen Museumstexten zitieren werde.

der Welt explizit in ihren Mittelpunkt. »Freight« is the story of a port in the long history of globalisation«, heißt es auf der Museumswebsite, »[a] story about glorious periods and extraordinary encounters, but also about the downsides of economic growth« (MAS, 2021c). In der an Hafendocks erinnernden Ausstellungsarchitektur werden Objekte der maritimen Sammlung den ethnografischen und kulturhistorischen Beständen zur Seite gestellt, um so eine »Kontaktgeschichte« zu erzählen entlang der Frage: »Was kommt nach Antwerpen? Was bringt der Hafen in die Welt?« (MAS, 2021d, übersetzt mit DeepL). Die Szenografie setzt dabei die Sammlungsbestände in Dialog mit eigens für die Ausstellung angefertigten Videoinstallationen des Künstlers Koen Broes, welche die historischen Objektdisplays um Verweise auf »den menschlichen, emotionalen und taktilen Aspekt der transportierten Güter« ergänzt (Broos, 2021, Übers. DeepL. Siehe ausführlich Kap. 5).

2.3 Vorgehen

Sowohl das Deutsche Hafenmuseum als auch das Museum aan de Stroom befassen sich mit den komplexen ökonomischen, sozialen und kulturellen Beziehungsnetzen, die sich zwischen lokalen und globalen Kontexten entfalten. Sie betrachten Häfen als Katalysatoren dieser Verbindungen und machen diese zum zentralen Angelpunkt ihres Ausstellungsprogramms. Trotz dieser inhaltlichen Parallelen unterscheiden sich die beiden Museen jedoch bedeutend in struktureller Hinsicht und damit auch in der Art und Weise, wie sie der empirischen Forschungsarbeit zugänglich sind. Vieles von dem, was im MAS konkret sicht- und beschreibbar ist, ist im Deutschen Hafenmuseum noch nicht vorhanden. Während dieses noch auf den Architekturwettbewerb wartet, in welchem über die Form seines Neubaus entschieden wird, steht das MAS da, wo es bis auf Weiteres stehen wird, in einem Gebäude, dessen Gestalt ohne große Baumaßnahmen nicht veränderbar ist. Wo die Mitarbeiter*innen des Hafenmuseums erst beginnen, strategische Leitlinien für den Aufbau einer zukünftigen Sammlung zu entwickeln, die über den bisherigen lokalen Fokus des Hamburger Hafenmuseums hinausgeht, verfügt das MAS über umfangreiche Bestände, die in den jeweiligen Vorgängerinstitutionen über viele Jahrzehnte zusammengetragen wurden. Aufbauend auf dieser Sammlung entwickelt es seit über zehn Jahren Ausstellungen, die sich auf unterschiedliche und sehr konkrete Weise den Fragen von »Antwerpen in der Welt und der Welt in Antwerpen« (MAS, 2021a) widmen, während im Hafenmuseum mögliche Präsentationen und sogar die zu behandelnden Fragestellungen noch weitgehend im Abstrakten diskutiert werden.

Im Folgenden wird nun auszuführen sein, welche methodischen Herausforderungen und Potenziale sich aus dieser unterschiedlichen Verfasstheit der beiden Museen ergeben und wie im Zuge dieser Arbeit konkret damit umgegangen wird, d.h. mit welchen methodischen Werkzeugen die beiden Museen jeweils adressiert werden. In Frage stehen also diejenigen Verfahren, mit denen das empirische Material innerhalb der beiden Fallstudien des Hafenmuseums und des MAS generiert wurde, welches in den Kapiteln 4–7 in Dialog mit der theoretisch-konzeptionellen Reflexionsarbeit gesetzt wird.

Die zur Anwendung kommenden Verfahren sind stark inspiriert durch Methoden der ethnografischen Feldforschung im Sinne eines »integrierten Forschungsansatzes«, der »Beobachtungen mit Interviews, technischen Mitschnitten und Dokumenten aller Art« kombiniert (Breidenstein et al., 2015, S. 35). Insgesamt zeichnet sich die empirische Arbeit durch einen feldspezifischen »Methodenopportunismus« (ebd., S. 34) aus. Sie ist also weniger einer oder einer Auswahl von spezifischen Methoden verpflichtet, sondern akzeptiert die verfügbaren Materialien und die Bedingungen des Feldes in ihrer Heterogenität und erschließt sie durch eine Kombination verschiedener Verfahren als Forschungsgegenstand. Für die zwei Fallstudien wurde dabei ein je eigener Methodenmix entwickelt, um der Spezifität der beiden Museen

hinsichtlich der oben beschriebenen unterschiedlichen Planungsstände, aber auch der ihnen in der Arbeit zugeschriebenen Funktionen gerecht zu werden.

Deutsches Hafenmuseum: Das Unfertige verstehen

Die erste Annäherung an das Deutsche Hafenmuseum im Jahr 2019 bestand zunächst in der Sichtung von Pressebeiträgen und anderen öffentlich verfügbaren Quellen, in denen der damals noch ausgesprochen rudimentäre Stand der Dinge des neu zu entwickelnden Museums beschrieben wurde. Aufbauend auf den so gesammelten Einsichten wurden erste Gespräche mit Akteur*innen aus dem Feld geführt, um einen groben Überblick über den aktuellen Planungsstand, den Zeithorizont und die nächsten Schritte des Projektes sowie die wesentlichen Akteurskonstellationen zu erhalten. So gewann ich Schritt für Schritt einen Eindruck von den Konturen des Forschungsfeldes und dessen zentralen Akteur*innen, die wiederum Kontakte zu anderen Akteur*innen herstellten und so meinen Zugang zum Feld sukzessive vertieften.

Auf dieser Grundlage begann der Prozess der fokussierten Materialgenerierung. Der größte Teil der Erhebungen fand in den Jahren 2020–2023 statt, im Anschluss wurde nur punktuell ergänzende Forschung durchgeführt. Den umfangreichsten dabei erarbeiteten Materialbestand bilden insgesamt 17 Interviews, die ich mit unterschiedlichen mittelbar oder unmittelbar an der Museumsentwicklung beteiligten Akteur*innen führte. Ein großer Teil der in der Arbeit wörtlich zitierten Gespräche kann mit Karen O'Reilly als »arranged interviews« (O'Reilly, 2005, S. 123) bezeichnet werden, also als vorab als solche vereinbarte, durch einen Leitfaden strukturierte Gespräche, welche aufgezeichnet und anschließend transkribiert wurden. Solche Interviews führte ich mit verschiedenen Mitarbeiter*innen des Hafenmuseums und der Stiftung Historische Museen, aber auch der Kulturbehörde sowie mit einer Architektin und einem Vertreter der Hafenwirtschaft. Gemäß des Grundsatzes »So offen wie möglich, so strukturierend wie nötig« (Helfferich, 2014, S. 560) folgte ich hier einer vorab grob festgelegten Dramaturgie von Fragen, die vor allem als offene Stimuli formuliert waren (ebd., S. 568), etwa: Worum geht es in dem Projekt Deutsches Hafenmuseum? Wie stellen Sie sich das Museum räumlich vor? Welche Herausforderungen stellen sich? Dabei wurden spontane Impulse und Nachfragen der Gesprächspartner*innen aufgenommen, sodass die Interviews an vielen Stellen einen dialogischen Charakter hatten und weniger einem strengen Frage-Antwort-Schema folgten. Auf diese Weise konnte ich insbesondere zu Beginn meiner Forschung ein differenziertes und durch verschiedene Perspektiven geprägtes Bild des Hafenmuseums generieren. Dieses bestand weniger aus einem konkret benennbaren Planungsstand, sondern war vor allem durch Hoffnungen und Erwartungen der jeweiligen Akteur*innen geprägt. Zu späteren Zeitpunkten nahmen die Interviews demgegenüber einen stärker fokussierten Charakter an,

etwa dann, wenn ich mir von Mitarbeiter*innen des Museums die Hintergründe einer konkreten Ausstellung erläutern ließ.

Aus diesen Erkenntnissen entstand das Konzept, das Hafenmuseum als ein *potenzielles* Museum zu charakterisieren und so dessen Unabgeschlossenheit und Offenheit in den Vordergrund zu rücken. Gleichzeitig wurde deutlich, dass die in den Interviews getätigten Aussagen teils in hohem Maße durch ihre institutionellen Rahmenbedingungen reguliert waren. Ähnliches beobachtet auch Daniela Döring in ihrer Ethnografie zum Göttinger Forum Wissen, wenn sie von einem »durch das Interviewsetting disziplinierte[n] Wissen« spricht (Döring, 2025, S. 343). So waren insbesondere Akteur*innen innerhalb der Stiftung Historische Museen oder der Kulturbehörde darauf bedacht, in ihren Aussagen nicht über bereits öffentlich kommunizierte Planungsstände hinauszugehen oder von offiziellen Sprachregelungen abzuweichen. Hier war der subjektive, oft spekulative und durch individuelle Hoffnungen und Erwartungen geprägte Charakter nur latent vorhanden und wurde von erprobten Formulierungen und Sprachregelungen überlagert. Auch aus diesem Grund waren sog. »opportunistic interviews« (O'Reilly, 2005, S. 123) eine wichtige Ergänzung, also spontane Gespräche, die sich unmittelbar aus Begegnungen im Feld ergaben und die währenddessen oder retrospektiv in Feldnotizen verschriftlicht wurden. Diese Gespräche folgten keinem formalisierten Leitfaden, sondern griffen in erster Linie spontane Impulse aus der jeweiligen Situation auf. Dazu zählen Konversationen mit Besucher*innen, spontane Gespräche mit Mitarbeiter*innen des Museums während meiner Anwesenheit vor Ort sowie regelmäßige Treffen und Telefonate mit der Projektleiterin und späteren Abteilungsleiterin Ursula Richenberger, die zwar verabredet und damit nicht im engeren Sinne spontan, aber dennoch nicht als formalisierte Interviews konzipiert waren. In diesen informellen Gesprächen (Breidenstein et al., 2015, S. 80) erhielt ich Eindrücke von den subjektiven Perspektiven der jeweiligen Akteur*innen auf den Gegenstand des Museums, die weniger im oben genannten Sinne diszipliniert waren. Sie dienten somit vor allem der Vertiefung meines eigenen Verständnisses für die Zusammenhänge des Feldes sowie der Beziehungsarbeit und werden in der Arbeit nur in Ausnahmefällen wörtlich zitiert. Ergänzend zu den Interviews wurden Feldnotizen zu den jeweiligen Umständen angefertigt, welche den Materialkorpus als weiteres ethnografisches Material anreicherten. Zudem sichtete und analysierte ich weitere interne und öffentliche Dokumente, u.A. vorläufige Konzeptpapiere, architektonische Machbarkeitsstudien, Präsentationen sowie die umfangreiche Presseberichterstattung rund um das Museumsschiff *Peking* und das Hafenmuseum insgesamt.

Die Interviews und Dokumente, die den größten Teil des in der Arbeit zitierten Materials ausmachen, sind eingebettet in einen mehrere Jahre dauernden Forschungsprozess, in dessen Verlauf ich auf unterschiedliche Weisen im Feld präsent war. Ich

begleitete u.a. eine Delegation des Hafenmuseums bei der Begehung der noch in der Restaurierung befindlichen *Peking* in einer Werft bei Hamburg, nahm an internen Workshops zur Entwicklung des Leitbildes des zukünftigen Museums teil, besuchte Führungen auf der *Peking* und war zeitweise selbst als Guide auf dem Schiff tätig. Jenseits der bewusst verbalisierten Inhalte, die mir in den Interviews und Gesprächen zugänglich gemacht wurden, erhielt ich so einen Zugang zu der Interaktion der Protagonist*innen untereinander sowie zu der Materialität des Feldes. Auch erleichterte es mir den Zugang zum Feld, indem ich in den verschiedenen Situationen in einem informellen Rahmen mit späteren Interviewpartner*innen in Kontakt treten und Vertrauen aufbauen konnte. In diesem Sinne entspricht der Forschungsprozess den von Breidenstein et al. (2015) formulierten Kernelementen ethnografischer Feldforschung: »zum einen die *sinnliche Unmittelbarkeit* der gesuchten Forschungserfahrung, [...] zum anderen die *Dauerhaftigkeit* dieses Realitätskontaktes« (ebd., S. 33, H.i.O.).

Damit verbunden ist die Frage, wie die für ethnografisches Arbeiten so zentrale Kategorie der Co-Präsenz ausgelegt wird. Insbesondere in jüngeren Debatten der Ethnomethodologie sind vermehrt Plädoyers dafür zu vernehmen, ethnografische Forschung nicht als deckungsgleich mit permanenter örtlicher Präsenz im Feld zu verstehen (u.A. Beaulieu, 2010; Pink et al., 2016; Bascuñan-Wiley et al., 2022). Diese Kritik an traditionellen Methodendogmen beginnt bereits bei der Dekonstruktion der Annahme eines räumlich begrenzten und örtlich fixierten Feldes als solcher. Diese werde, so die vorgebrachte Kritik, der Komplexität von Forschungsgegenständen in den seltensten Fällen gerecht und müsse daher durch ein dezentrales, netzwerkartiges Verständnis der zu beforschenden Zusammenhänge im Sinne einer »multi-sited ethnography« angereichert werden (Marcus, 1995; vgl. auch Hess & Schwertl, 2013). Werden diese Ansätze weitergedacht, so folgt daraus auch, die räumliche Co-Präsenz nur als eine von vielen Möglichkeiten der Anwesenheit im und der Beziehungsarbeit zum Feld zu verstehen. Anne Beaulieu schreibt dazu:

While physical co-location can be a resource for participants, it is not in itself a sufficient criterion for co-presence. Co-presence decentralizes the notion of space without excluding it. It opens up the possibility that co-presence might be established through a variety of modes, physical co-location being one among others. Not only does it enable the researcher to take mediated settings very seriously (insofar as they are a means or resource for being co-present), but it also does not exclude face-to-face situations. (Beaulieu, 2010, S. 454)

Im Verlauf der Forschung war die Problematisierung des Verhältnisses von *co-location* und *co-presence* umso mehr geboten, als sie in weiten Teilen in Zeiten der Covid-Pandemie durchgeführt wurde. Unter den gegebenen Umständen fanden viele der von mir beforchten Prozesse innerhalb des Feldes, etwa Workshops innerhalb des

Museumsteams, nur vermittelt im digitalen Raum statt oder waren auch verabredete Gespräche nur per Video-Call möglich. Auch vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen wird das von Beaulieu formulierte dezentrale Verständnis von Co-Präsenz übernommen und die Anwesenheit im Feld vor allem als gleichermaßen vermittelte wie unvermittelte soziale Interaktion über einen längeren Zeitraum verstanden.

Zu einem Teil sind die so durchgeführten und in Feldnotizen festgehaltenen Beobachtungen als ethnografische Vignetten in der Arbeit explizit präsent gemacht. Diese bilden eine Art Leitmotiv, dienen als Mittel, um wesentliche Friktionen und Problemlagen in verdichteter Form einzuführen. Teils erfüllte die Teilnahme im Feld aber auch eine instrumentelle Funktion innerhalb des Forschungsprozesse selbst (O'Reilly, 2005, S. 115). So diente die teilnehmende Beobachtung oft nicht der unmittelbaren Datengenerierung, sondern vielmehr der Entwicklung eines grundlegenden Verständnisses für die Zusammenhänge und Relationen innerhalb des Feldes sowie vor allem der Vertrauensarbeit mit den für mich relevanten Akteur*innen. Sie war somit Voraussetzung für das Zustandekommen der Forschung selbst, welche ohne Vertrauen und die Pflege von Beziehungen nicht denkbar wäre. Dies ist umso zentraler, als der Forschungsprozess im Hafenmuseum durch anhaltende Schwierigkeiten hinsichtlich des Feldzugangs geprägt war. Dabei spielten verschiedene Gatekeeper*innen und »key informants«, die potenziell über den Zugang zum Feld entschieden, eine zentrale Rolle (ebd., S. 91). Eine dieser Schlüsselfiguren war etwa Ursula Richenberger, die zu Beginn der Forschung als Projektleiterin für den Aufbau des Hafenmuseums eine der zentralen Akteur*innen des Feldes war. Sie war von Beginn an eine der wichtigsten Unterstützer*innen meines Projektes, sah in diesem einen Mehrwert auch für das Museum selbst und bemühte sich darum, mir zu möglichst vielen Bereichen des Planungsprozesses Zugang zu verschaffen. Gleichzeitig war jedoch auch sie in größere, hierarchisch organisierte Strukturen der Stiftung Historische Museen eingebunden, an deren Grenzen ihre Bereitschaft zur Unterstützung regelmäßig stieß. Aus der institutionellen Logik der Stiftung heraus war es oft nicht möglich, mir den Prozess so transparent zu machen, wie von Richenberger gewünscht. Mehrfach wurde etwa meine Teilnahme an Sitzungen verweigert oder wurden bestimmte Unterlagen nicht freigegeben, da in diesen vertrauliche Inhalte kommuniziert wurden. Mit Verweis auf die Vorläufigkeit des Planungsstandes wurden Gesprächsanfragen abgelehnt bzw. diesen nur unter der Bedingung zugestimmt, dass Teile davon *off the record* blieben (vgl. auch Bose, 2016, S. 46). In dieser Gemengelage erlaubte es meine anhaltende Präsenz in unterschiedlichen Kontexten – sei es als immer wieder um Zugang bittender Forscher, als Teilnehmer an Workshops, als Guide auf der *Peking* oder als Peer im Austausch mit den wissenschaftlichen Mitarbeiter*innen des Museums – ein Vertrauensverhältnis zu Akteur*innen des Feldes aufzubauen, welches wiederum entscheidend war für das Zustandekommen und den Gehalt der geführten Interviews. Die Teilnahme

im Feld diene hier also nicht zuletzt als »means of access« (O'Reilly, 2005, S. 105), als Weg zum Verständnis der Konstellationen im Feld sowie dem Vertrauensaufbau zu seinen wichtigen Akteur*innen.

Museum aan de Stroom: Die Ausstellung spüren

Als komplementäre Fallstudie ist das MAS vor allem als materieller, sinnlich und physisch erfahr- und begehbarer Ausstellungsort von Bedeutung für meine Forschung. Anders als in der Auseinandersetzung mit dem Deutschen Hafenmuseum ist hier weniger der Prozess seiner Formierung, also die der Ausstellung vorangegangenen Aushandlungen und Abläufe, von Interesse. Vielmehr steht die Ausstellung *Freight* als Anordnung von Exponaten, Texten und Medien im architektonisch gestalteten und sinnlich erfahrbaren Raum im Mittelpunkt. Die Untersuchung der Ausstellung ergänzt so die prozessuale Perspektive auf das Hafenmuseum um die Beschreibung konkreter, der Erfahrung unmittelbar zugänglicher Zusammenhänge, die mittels ethnografischer Methoden, vor allem teilnehmender und autoethnografischer Beobachtung beforscht werden.

In mehreren Besuchen vor Ort näherte ich mich den Anordnungen des Museum aan de Stroom und insbesondere der Ausstellung *Freight* an. Ich bewegte mich durch das Gebäude und die Ausstellung, betrachtete Objekte und Videos, las Texte, hörte Audioinstallationen, ließ Lichtsituationen auf mich wirken. Meine Eindrücke dokumentierte ich fotografisch sowie in umfangreichen Feldnotizen, welche das wichtigste Material für die spätere Beschreibung des MAS darstellen. Zudem fertigte ich während meines ersten Museumsbesuches mehrere Kartierungen des Ausstellungsraumes sowie des Weges dahin an, in denen ich diejenigen Objekte, Architekturen und sonstigen Elemente verortete, die mir während des Besuches augenscheinlich waren und die mir für die weitere Untersuchung von Relevanz erschienen.

Dabei waren museumsanalytische Arbeiten wie die von Roswitha Muttenthaler und Regina Wonisch (2006) wichtige Bezugspunkte, die vor dem Hintergrund einer explizit machtkritischen, feministischen Heuristik die dynamischen Modi der Bedeutungsproduktion in Ausstellungen in den Blick nehmen. Ihr Anspruch ist dabei eine »möglichst genaue Erfassung, welche Themen angesprochen und in welcher Weise Objekte, Bilder, Texte, audiovisuelle Medien, Ausstellungsarchitektur und Inszenierungsmittel in einem Raum eingesetzt werden, um bestimmte Lesarten nahe zu legen« (ebd., S. 46). Sie verstehen Ausstellungen als Gefüge von unterschiedlichen Materialitäten und Medialitäten, für deren Untersuchung sie auch auf ethnografische Ansätze zurückgreifen. Dabei stellen sie das »physisch Beobachtbare« der Ausstellung, also ihre Exponate, architektonischen Elemente, Texte etc. an den Anfang ihrer Methodologie (ebd., S. 51). Im Sinne von Clifford Geertz (1973) Verständnis der dichten Beschreibung beschränken sie sich jedoch nicht auf die Beschreibung

des unmittelbar Zugänglichen, sondern arbeiten in Engführung zu der deskriptiven Ebene »bestimmte Bedeutungsstrukturen heraus, legen am Konkreten auch Allgemeines offen«, wobei insbesondere das Zusammenspiel verschiedener materieller und diskursiver Ebenen der Ausstellung von Interesse ist (Muttenthaler & Wonisch, 2006, S. 51).

Dabei darf selbstverständlich nicht übersehen werden, dass auch eine formal »fertige« Ausstellung wie *Freight* ständigen Transformationen unterliegt und insbesondere die Ausstellungserfahrung durch ein wahrnehmendes Subjekt ein reziproker, hochgradig dynamischer und kontingenter Prozess ist. Ergänzend zu der von Muttenthaler und Wonisch vorgeschlagenen Perspektive sind daher die methodologischen Überlegungen von Sophia Prinz und Hilmar Schäfer (Prinz & Schäfer, 2015; Prinz, 2014) von Bedeutung, die aus einer durch Michel Foucault inspirierten dispoitivanalytischen Perspektive die »konkret sinnliche Relation zwischen Artefakt, Raum und Körper des Betrachters« in den Blick nehmen (Prinz & Schäfer, 2015, S. 288). Dabei greifen sie ebenfalls auf ethnografische Methoden der teilnehmenden Beobachtung zurück, fokussieren aber, stärker noch als Muttenthaler und Wonisch, auf das »Dazwischen von Subjekt, Architektur und Objektkonstellation« (ebd.). Ihnen ist also noch expliziter an der Relationalität der Ebenen und Elemente der Ausstellung gelegen, was insbesondere für meine an Fragen des Logistischen interessierte Arbeit eine entscheidende Spezifizierung darstellt.

Wie Muttenthaler und Wonisch dabei richtigerweise anmerken, sind »Museumsbesuche in hohem Maße situations- und subjektabhängig« (Muttenthaler & Wonisch, 2006, S. 52). Ihre sinnlich-ethnografische Beschreibung muss also, wie jede Ethnografie, die »spezifischen Formen [der] Annäherung« berücksichtigen (ebd.). Sie lässt daher nur in sehr begrenztem Maße verallgemeinerbare Rückschlüsse zu, ist hochgradig situiert und durch die Positionalität des*der Forschenden, in diesem Fall also meine, geprägt. Für einen reflektierten ethnografischen Forschungsprozess ist es daher entscheidend, die Tatsache der Involviertheit anzuerkennen, offensiv zu thematisieren und bei der Bewertung des erhobenen Materials einzubeziehen (Hockey & Allen-Collinson, 2023). Um dieser Komplikation Rechnung zu tragen, geht die Beschreibung der Ausstellung von einem autoethnografisch gefärbtem Ansatz aus. Autoethnografische Methoden, die historisch als Reaktionen auf die »Writing Culture«-Debatten (Clifford & Marcus, 1986; Marcus & Fischer, 1999) in der Anthropologie der 1980er Jahre ihren Ausgangspunkt nahmen, zielen darauf ab, das ethnografische »Ich« explizit als forschendes und (be)schreibendes Subjekt zu markieren bzw. selbst zum Objekt der Untersuchung zu machen (Ellis, 2004). Auf diese Weise wird der Ausgangspunkt der Analyse transparent gemacht und die getroffenen Aussagen entnaturalisiert sowie räumlich, zeitlich und subjektiv situiert. Es handelt sich somit um einen »epistemological and ontological move« (Butz & Besio, 2009, S. 1663, H.i.O.), in dem nicht nur etablierte Modi der Produktion und Repräsentation ethnografischen Wissens, sondern ebenso der

Status von Subjekt und Objekt innerhalb von Forschungsprozessen grundsätzlich infrage gestellt werden. Wird ein solcher, die eigene Positionalität und Situiertheit fokussierender Forschungsansatz mit einer Methodologie verschränkt, die die sinnliche Komponente kultureller, sozialer und räumlicher Erfahrung ernst nimmt, wird der eigene Körper zum »instrument of research« (Longhurst et al., 2008, S. 211).

Entsprechend war das methodische Vorgehen zudem stark durch Ansätze der »sensory ethnography« inspiriert (Pink, 2015; Vannini, 2023). Diese betrachtet sinnliche Wahrnehmung und Erfahrung einerseits als Forschungsgegenstand, den sie in der ethnographischen Arbeit beschreibbar zu machen versucht. Vor allem aber werden Wahrnehmung und Erfahrung als methodologische Anhaltspunkte gesetzt, die den Forschenden Zugang zu einer ganzen Reihe von Gegenständen und Feldern bieten. Sinne und sinnliche Wahrnehmung sind so nicht nur Gegenstand, sondern auch Methode der Forschung (Pink, 2015, S. 13). Insbesondere ist einer solchen Perspektive daran gelegen, die körperliche und affektive Situiertheit des Forschungsprozesses in den Vordergrund zu stellen. Die Anthropologin Sarah Pink fasst dies zusammen:

I propose an emplaced ethnography that attends to the question of experience by accounting for the relationships between bodies, minds, and the materiality and sensoriality of the environment. [...] The experiencing, knowing and emplaced body is therefore central to the idea of a sensory ethnography. Ethnographic practice entails our multisensorial embodied engagements with others [...] and with their social, material, discursive and sensory environments. (ebd., S. 28)

Ein durch Impulse der Sensory Ethnography geprägter Methodenmix impliziert also vor allem eine erhöhte Sensibilität und Reflexivität gegenüber den eigenen Sinneserfahrungen sowie denen anderer. Indem diese Vorgehensweise einen besonderen Fokus auf die Ergründung der Beziehung zwischen Subjekten und ihrer Umwelt legt, bietet sie sich in besonderem Maße an, die beschriebenen sinnlichen und relationalen Zusammenhänge von Ausstellungssituationen und -räumen zu erfassen.

Diesen Prämissen folgend nehme ich an vielen Stellen des Textes mein eigenes sensorisches Erleben der Ausstellungssituation im MAS als Ausgangspunkt und verfolge eine Methodologie, »that calls upon the body as a site of scholarly awareness and corporeal literacy« (Spry, 2001, S. 727). Die durch eine solche sinnlich-autoethnografische Perspektive geprägten Textabschnitte situieren mich selbst als Forscher und als Autor dieser Arbeit im Text, platzieren meinen Körper gewissermaßen als Interface zwischen der Ausstellung und ihrer Reflexion. Die subjektive Beschreibung ist damit mehr als nur textästhetische Stilmittel – sie erfüllt eine entschieden (wissens-)politische Funktion. Der Fokus auf das Sensorische impliziert eine kritische Methode, »that challenges the scientific divisions between data, analysis, and

theorizing in favor of attuning to synesthetic, intuitive, and embodied ways of knowing, doing, and being.« (Guzman & Hong, 2022, S. 188) Er macht deutlich, dass die Perspektive des Textes, in den Worten Donna Haraways, nicht die eines »view from above«, einer außerhalb des Beschriebenen stehende Draufsicht ist, sondern vielmehr einem »view from the body« gleicht (Haraway, 1988, S. 589), also eine körperlich wie sozial situierte, politisch voreingenommene und damit zwangsläufig subjektive Perspektive einnimmt.

Dies resoniert auch mit einem Verständnis von Affekt als »prepersonal intensity« (Massumi, 1987, S. X), die sich im Aufeinandertreffen des Körpers mit seiner Umwelt, mit anderen Körpern und Dingen einstellt, als ein Moment der Öffnung und des Unbestimmten, das sich in der sensorischen Erfahrung selbst entfaltet. Vor diesem Hintergrund sollen die in der Arbeit immer wieder auftauchenden autoethnografischen Vignetten als »aesthetic and evocative thick descriptions of personal and interpersonal experience« (Ellis et al., 2011, S. 5) gelesen werden. Sie machen die körperliche und subjektive Situietheit, den Moment der Affizierung im und durch den Ausstellungsraum, explizit und damit als Teil meiner Forschungs- und Schreibtätigkeit transparent. »Auto-ethnography provide[s] a way of capturing the staging of affect at the museum in a deeper and more subtle way than other available methods«, schreibt in diesem Sinne Audrey Reeves (2018, S. 112). Wenn ich im Text also beschreibe, wie ich mich durch das Gebäude des MAS bewege, wie ich mich beim Betrachten einzelner Ausstellungselemente fühle, welche Assoziationen diese in mir auslösen, wie sich in meinem Erleben Objekt, Text und Raum zu einer spezifischen Erfahrung zusammenführen, so ist das ein expliziter Teil der Forschung. Es geht dann nicht primär um die vermeintlich objektive Untersuchung dieser Elemente, um die Provenienz und kunsthistorische Kontextualisierung eines bestimmten Objektes etwa oder um die designtheoretische Analyse der Ausstellungsarchitektur. Im Vordergrund steht vielmehr die sinnliche Dimension dieser Elemente und ihres Zusammenspiels, die durch sie aktivierten Effekte und die durch sie transportierten Narrative, die ich durch mein eigenes Erleben für die Beschreibung zugänglich mache.

Im Nachgang der so konzipierten autoethnografischen Ausstellungsbesuche führte ich ergänzende Interviews mit den beiden Kuratoren der Ausstellung *Freight*, Vincent Boele und Waander Devillé, sowie mit dem Künstler Koen Broes, dessen Videoarbeit »Carriers« (Originaltitel: »Draagers«) eine wichtige Position in der Ausstellung besetzt. Diese Gespräche waren, wie oben für das Hafenmuseum beschrieben, als teilnarrative bzw. semistrukturierte Interviews konzipiert. Ausgehend von offenen Gesprächsaufforderungen versuchte ich, die Hintergründe der Ausstellung, etwa ihre Vorgeschichte, ihre Produktionsbedingungen und ihre konzeptionellen Ansprüche aus Sicht der Kuratoren nachzuvollziehen. Diese Gespräche dienten nicht zuletzt dem Zweck, auch meine zuvor dokumentierten

autoethnografischen Beobachtungen zu überprüfen bzw. in einen weiter gefassten Kontext einzubetten und zu erfahren, in welchem Maße bestimmte Affekte im Ausstellungsraum gezielt von den Ausstellungsmachern hergestellt wurden. Auf diese Weise wird auf die auch von den Humangeograf*innen und Museumswissenschaftler*innen Waterton und Dittmer aufgeworfene Frage reagiert, »how affects might be historicized, engineered, transferred and bodily felt within processes of excessive and cumulative composition – how, in other words, are they produced and why does that process of production matter?« (Waterton & Dittmer, 2014, S. 136, H.i.O.)

Zudem wurden mir im Anschluss an das erste Interview eine Reihe interner Dokumente aus der Ausstellungsplanung von den Kuratoren zur Verfügung gestellt, darunter detaillierte Objektlisten, architektonische Grundrisszeichnungen, Wandabwicklungen sowie mehrere interne Power Point-Präsentationen des Ausstellungskonzeptes, welche Einblicke in dessen Genese erlaubten. Diese Materialien dienten mir vor allem dazu, die während der Ausstellungsbesuche gemachten Beobachtungen in den weiter gefassten Kontext ihrer organisatorischen und konzeptionellen Rahmenbedingungen einzubetten.

Atacama-Wüste: Den Lieferketten folgen

Im Laufe der Forschung wurde deutlich, wie wenig eine an Fragen des Logistischen interessierte Untersuchung auf den Ort des Museums selbst beschränkt werden kann. So zeigte sich im MAS immer dann eine besondere Produktivität logistiktheoretischer Perspektiven, wenn die Bezüge zwischen einem Display zur Kolonisierung des Kongos und den Orten der Kolonisierung selbst infrage standen (siehe Kap. 5.2 und 5.3). Im Hafenmuseum wurde deutlich, dass das Museumsschiff *Peking* als »Leitobjekt der Globalisierung« voller semantischer, symbolischer und materieller Verbindungen nach Chile ist, an den Ort, wo es vor hundert Jahren Salpeter an Bord nahm und nach Hamburg brachte (siehe Kap. 6).

In der letzten Phase meiner Forschung habe ich daher diese Verbindung zwischen Hamburg und Chile ins Zentrum gerückt und bin der einstigen Salpeterroute in die Atacama-Wüste gefolgt. Ich folge damit einem Ansatz, den die Medienhistorikerin Monika Dommann (2023) als »Follow-the-Movement-Heuristik« beschreibt, einem Ansatz also, der »in konkreten Räumen ansetzt und einige der an der Entstehung von logistischen Praktiken beteiligten Akteur:innen, Dinge, Techniken, Wissensbestände und Zeichen in ihrer sozialen Umgebung untersucht« (ebd., S. 213). Während einer zweiwöchigen Reise durch die Wüste folgte ich also den infrastrukturellen Spuren des Salpeterhandels, besuchte ich ehemalige Orte des Abbaus in der Atacama-Wüste und sprach mit Personen, die auf unterschiedliche Weise mit dem Thema in Beziehung stehen. Im Zentrum standen dabei Fragen wie: Welche materiellen Hinterlassenschaften finden sich dort? Wie gehen Akteur*innen mit diesen

um? Wie blicken sie auf das, was in Hamburg mit der *Peking* geschieht? Haben sie Wünsche und Erwartungen an das zukünftige Hafenmuseum?

Den Ausgangspunkt bildete dabei die Stadt Iquique in der Region Tarapacá, die um die vorletzte Jahrhundertwende ein Zentrum des Salpeterhandels war. Nicht nur war sie Firmensitz zahlreicher Salpeterunternehmen, auch ihr Hafen war ein wichtiger Umschlagort, der von Schiffen wie der nun im Hafenmuseum zu besichtigenden *Peking* angelaufen wurde. Ausgehend von dort unternahm ich mehrere Touren in die Wüste u.a. zu den als Freilichtmuseum betriebenen ehemaligen Salpeterwerken Humberstone und Santa Laura, zu der früheren Hafenstadt Pisagua oder an den durch den Hamburger Unternehmer Henry B. Sloman errichteten Sloman-Damm. Meine Eindrücke von architektonischen Ruinen aus der Salpeterzeit, den heutigen urbanen Zentren der Region und aus musealen Einrichtungen wurden in Feldnotizen und Fotografien dokumentiert, welche als Vignetten in diese Arbeit einfließen. Begleitet wurde ich dabei in weiten Teilen von dem Kurator Rodolfo Andaur, der seit vielen Jahren zur Geschichte des Salpeterhandels recherchiert und diese auch in seiner kuratorischen Arbeit thematisiert. Er ist »key informant« (O'Reilly, 2005, S. 91) und ein wichtiger Protagonist dieses Teils der Forschung, welche in dieser Hinsicht auf eine klassischere Weise ethnografisch ist als die in den Museen in Hamburg und Antwerpen, ist sie doch deutlicher noch auf »*sinnliche Unmittelbarkeit* [...], das Drängen auf Wissen ›aus erster Hand‹ und eine möglichst direkte Form der Begegnung« ausgelegt (Breidenstein et al., 2015, S. 35, H.i.O.). Gleichzeitig sind die Beobachtungen aus der Wüste punktueller. Sie sind nicht nur über einen kürzeren Zeitraum hinweg entstanden, sondern auch bewusst unvollständiger als die aus dem Hafenmuseum und dem MAS. Sie sind als ein explorativer Ausblick zu verstehen, als eine Verkomplizierung der Forschung in den Museen, als bewusst spekulatives Aufgreifen und Weiterdenken der dort getroffenen Aussagen. In den hier nur als Schlaglichter aufbereiteten Eindrücken wird erfahrbar, in welcher räumlichen und historischen Komplexität ein Logistisches Museum situiert ist.

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 Logistikkbegriffes 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 Analysekategorien 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.

4. Ein Logistisches Museum im Entstehen: Das Deutsche Hafenmuseum

Um die bis hierher angestellten theoretischen Überlegungen produktiv zu machen, gilt es nun, sie anhand konkreter musealer Situationen weiter auszuarbeiten. Dafür wende ich mich zunächst dem Deutschen Hafenmuseum und seinem Planungsprozess zu. Aktuell liegen hier viele entscheidende Fragen hinsichtlich der Museumsentwicklung noch im Unklaren. Es sind nur wenig finale Entscheidungen hinsichtlich einzelner Ausstellungsschwerpunkte oder erzählerischer Perspektiven getroffen und vieles, was zu früheren Zeitpunkten der Planung bereits festzustehen schien, wurde im weiteren Verlauf wieder verworfen oder in Frage gestellt. Sicherlich wäre es aufschlussreich, diese verworfenen Konzepte und die Gründe für ihre Ablehnung ethnografisch zu beschreiben oder wissensarchäologisch zu rekonstruieren. Dies ist jedoch zum einen aus institutionspolitischen Gründen problematisch, da viele dieser frühen Konzepte vertraulich und die sie umgebenden Prozesse als Museumsinterna klassifiziert sind. Zum anderen ist die Aussagekraft solcher vorläufigen Konzepte hochgradig abhängig von weiteren, ebenfalls noch nicht getroffenen Entscheidungen und unrealisierten Prozessen, etwa hinsichtlich des Aufbaus der Sammlung oder der Zusammenstellung des Museumsteams, sodass ihre Betrachtung für die hier verfolgte Fragestellung nur von geringem Erkenntniswert wäre. Ich werde daher auf die grundlegenden Ansätze und Vorhaben des Museums, auf sein narratives und konzeptionelles Fundament fokussieren. Dieses rekonstruiere ich aus Publikationen des Museums, aus Beobachtungen, Interviews und anderen Gesprächen, die ich zu unterschiedlichen Zeitpunkten mit verschiedenen an der Museumsentwicklung beteiligten Akteur*innen geführt habe. Es geht an dieser Stelle also (noch) nicht um die Formen der Erzählung, die sich aus der Sammlung, aus den Objekten des Museums und aus ihrer Präsentation ergeben. Stattdessen geht es um das, was einem so beschriebenen Arbeiten mit Sammlungen, Raum und Objekten vorausgeht.

Ausgehend von der Selbstbezeichnung des Hafenmuseums als »Museum der Globalisierung« werde ich das Projekt zunächst in einem diskursiven Spannungsfeld situieren, in dem kritische Perspektivierungen auflogistische Zusammenhänge gegen Tendenzen der nostalgischen Verklärung maritimer Geschichte behauptet

werden müssen. Anschließend werde ich zwei in dem Prozess zentrale Begriffe, den der Globalisierung und den der Lieferkette, kritisch beleuchten und zu logistiktheoretischer Literatur in Beziehung setzen. Am Ende des Kapitels stelle ich schließlich spekulativ ausgerichtete Überlegungen zum kritischen Potenzial eines logistischen Paradigmas des Musealen an, wobei ich Fredric Jamesons (1984) Konzept des Konzept des »cognitive mapping« mit logistiktheoretischen und kuratorischen Positionen in Dialog setze.

4.1 Narrative des Welthandels

Zu Beginn meiner Untersuchung war das Deutsche Hafenmuseums in erster Linie eine Idee. Zwar existierte dessen Vorgängerinstitution, das Hafenmuseum Hamburg, mit seinem Schaudepot und seinen Außenobjekten, mit seinen Ehrenamtlichen und den von ihnen durchgeführten Vermittlungsformaten, bereits seit über 15 Jahren (siehe Kap.2.2). Auch lag die *Peking* als Leitobjekt des Deutschen Hafenmuseums bereits seit 2020 vor dem Schuppen 50A, war seit der Saison 2021 in öffentlichen Führungen zu besichtigen und stellte so eine erste materielle Sichtbarkeit des neuen Museums her. Dennoch gab es im engeren Sinne noch keine Objekte, keine Ausstellung, keine Architekturen, die explizit Teil der *neuen* Institution waren. Was mich in diesem Kapitel daher vor allem interessiert, sind die narrativen Leitbilder und Perspektiven, die in diesem frühen Stadium der Planung diskutiert wurden. Es geht nicht um die Erzählungen, die entlang von Objekten entfaltet werden, die sich aus Exponaten und Ausstellungen ergeben. Stattdessen fokussiere ich hier auf die Überlegungen, die dem vorausgehen. Mich interessieren die Hoffnungen und Erwartungen an das noch nicht existierende Museum, an ein Museum, das, so der immer wieder formulierte Anspruch, nicht nur das Bestehende ausbauen, sondern als »Museum der Globalisierung« eine neue Art des musealen Erzählens erproben sollte – ein Unterfangen, das, wie zu zeigen ist, ebenso große Potenziale wie Risiken mit sich bringt.

Logistische Storylines

Es ist Januar 2023. Klaus-Bernhard Staubermann, frisch berufener Gründungsdirektor des Deutschen Hafenmuseums, hat mich eingeladen, ihm mein Promotionsprojekt vorzustellen. Erst wenige Monate zuvor war der Wissenschaftshistoriker und Technikforscher von seiner Stelle als deutscher Geschäftsführer des Museumsverbandes ICOM nach Hamburg gewechselt. Diese Personalie, auf die alle an der Museumsentwicklung Beteiligten (und auch ich) seit Jahren warten, soll endlich den entscheidenden Startschuss für die konkrete inhaltliche Arbeit im und am Hafenmuseum geben. Entsprechend gespannt bin ich auf diesen ersten Kontakt, der potenziell weichenstellend nicht nur für das Museum, sondern auch für meine weitere Forschung ist.

Wir sitzen in einem Besprechungsraum in einem historischen Gebäude der Hafenverwaltung, welches Teil des Ensembles Schuppen 50A ist und in dem seit kurzem die Mitarbeiter*innen des Hafenmuseums ihre Büros und Werkstätten haben. Außer Staubermann sind noch Ursula Richenberger, bis vor kurzem Projektleiterin für den Aufbau des Deutschen Hafenmuseums und nun Abteilungsleiterin für den Bereich Vermittlung, sowie Carsten Jordan, ehemaliger Leiter des Hafenmuseums Hamburg und nun Sammlungsleiter und wissenschaftlicher

Mitarbeiter, anwesend. Ich präsentiere meine Arbeit, benenne mein Forschungsinteresse, stelle meine Überlegungen zu den Resonanzen zwischen Logistik und Museum vor und umreiße auch die Debatten, aus denen sich mein theoretischer Werkzeugkoffer speist: politische Theorie, marxistische Geografie, Medienwissenschaften, Black Studies. Im Kern beschäftige mich die Frage, so schließe ich, wie eine Sammlung logistischer Objekte den Ausgangspunkt für einen kritischen Blick auf den globalisierten Kapitalismus bilden könne. Nach dem Ende meiner kurzen Präsentation stellt Staubermann die erste Nachfrage: Wie das mit der Kapitalismuskritik zu verstehen sei, will er wissen, und bittet mich, diesen Punkt näher auszuführen. Momente wie dieser, so weiß ich aus der Vergangenheit, sind heikel, wenn es darum geht, Akteur*innen aus dem Feld erstmals meine Arbeit vorzustellen. Die Forschungsethik gebietet es, ihnen gegenüber transparent zu machen, was mein Erkenntnisinteresse und auch meine Motivation der Forschung ausmacht. Gleichzeitig gilt es, nicht durch zu starke Positionierungen das Wohlwollen meines Gegenübers zu verspielen. Ich formuliere also vorsichtig, dass ich wissenschaftlichen Mehrwert in Arbeiten sehe, die Logistik und Warenverkehr vor dem Hintergrund einer Analyse von Kapitalverhältnissen betrachten. Mich interessiert, wie der globale Kapitalismus auf der Verschaltung von Ungleichheit und auf der strategischen Ausnutzung von Differenz und Machtasymmetrien beruhe und welche Rolle die maritime Logistik dabei spiele. Richenberger scheint meine Sorge zu teilen und springt mir zur Seite: »Herr Ruhkopf ist jetzt nicht der Revoluzzer, der sagt: Abschaffen!« Bei dem Wort »Abschaffen« hebt sie die linke Faust in die Luft. Staubermann hält kurz inne und sagt dann schmunzelnd: »Schade.« (Feldnotiz 13.01.2023)

Er führt aus, er verstehe Museen durchaus als Orte, an welchen auch grundsätzliche Dinge in Frage gestellt und über Alternativen nachgedacht werden könne. Richenberger scheint von dieser Aussage überrascht. Das nehme sie mit aus diesem Gespräch, sagt sie und lacht. In der Tat ist die Äußerung Staubermanns eine erstaunlich offene in diesem Projekt, das ungeachtet der individuellen Position einzelner Akteur*innen in einer komplexen politischen und diskursiven Gemengelage situiert ist. Es ist geprägt durch Erwartungshaltungen, die sich u.a. aus dem bestehenden Hafenmuseum Hamburg und dessen Sammlung speisen und daher vor allem durch die Themen Hafen- und Technikgeschichte bestimmt sind. Auch ist die große Sichtbarkeit des Museumsschiffes *Peking*, das zum Zeitpunkt des beschriebenen Gesprächs bereits seit über zwei Jahren am Hansahafen vor dem 50er Schuppen liegt und in der lokalen Presse vor allem als singuläres Zeugnis maritimer Geschichte zelebriert wird, ein bestimmender Faktor. Und nicht zuletzt übt auch die Hafenwirtschaft Einfluss auf das Projekt aus, oft vertreten durch die Hamburg Port Authority, die als quasi-autonome, eng an die Wirtschaft angebundene Anstalt öffentlichen Rechts über Fragen der Bodennutzung im Hafen entscheidet und auf deren Wohlwollen auch Kulturprojekte wie das Hafenmuseum angewiesen sind.

Wie also positioniert sich das Museum in dieser diskursiven Landschaft, die Nostalgie, Techniqueuphorie und Wirtschaftslobbyismus, aber auch die von Staubermann benannten grundsätzlichen Problematisierungen umfasst? Es wird bestimmen müssen, wie es seinen Gegenstand versteht und wie es sich zu diesem verhält, welche Perspektiven es einnimmt und welche Narrative es erzeugt, um ihn seinem Publikum näherzubringen. Betrachtet durch die in Kapitel 3 ausgeführten Debatten, die Logistik als einen Begriff setzen, der die Operationsweisen des Welthandels zu greifen hilft, bedeutet das auch: Das Museum muss einen impliziten Begriff entwickeln davon, was Logistik ist. Ist sie eine kapitalistische Machttechnik, die Räume und Subjekte ihrer Kontrolle unterwirft und Ungleichheiten strategisch mobilisiert und produziert, oder die unsichtbare Hand, die unser Leben besser und einfacher macht, die dafür sorgt, dass das, was wir brauchen, stets zur Verfügung steht? Oder geht es vielmehr um die affirmative Bezugnahme auf eine Vergangenheit, die bestimmt ist durch Weltoffenheit, Abenteuer und Kaufmannsgeist, durch Verbindungen in alle Welt, die die Stadt kulturell wie ökonomisch reicher machen? All das sind verschiedene Erzählungen von Logistik, und auch das Hafenmuseum wird eine solche entwerfen.

Erzählungen, so argumentiert die Museumswissenschaftlerin Charlotte Martinz-Turek (2009), bilden einen wesentlichen Kern jedes Museums. Sie beschreibt dies mit dem Begriff der Storyline, den sie aus den Literatur- und Filmwissenschaften entlehnt und für die Museumsanalyse übernimmt. Sie versteht darunter die »Grundaussage einer Ausstellung oder ihren inhaltlichen Leitfaden«, der sich zwischen Objekten und anderen Ausstellungselementen spinnt und diese zu einem Ganzen zusammenführt (ebd., S. 16). Um diesen Faden soll es im Folgenden gehen, er bildet den Ausgangspunkt für die Suche nach einer logistikkritischen Museumspraxis.

Nun ließe sich einwenden, ein solches Vorgehen würde das Pferd vom Schwanz her aufzäumen. Ist nicht das Narrativ, die Storyline einer Ausstellung das, was sich aus der Gesamtheit ihrer Elemente erst ergibt? Müsste die Analyse daher nicht bei diesen Elementen, bei den Exponaten, Architekturen, Ausstellungstexten und Medieninstallationen, also bei der Materialität der Ausstellung ansetzen und von dort aus alles weitere entwickeln? Das ist einerseits richtig, hilft eine solche gegenstands-zentrierte Perspektive doch, den Blick zu fokussieren und sich nicht in Abstraktionen zu verlieren. Andererseits ist das Narrativ aber das, was den materiellen Arrangements des Museums zu Grunde liegt, was ihnen vorausgeht und ihre Anordnung vorgibt. Dies gilt in besonderem Maße für Museumsneugründungen wie das Hafenmuseum, das seine Sammlung, seine Architekturen und Ausstellungen erst noch finden und entwickeln muss. Martinz-Turek schreibt dazu:

Nicht das erste Objekt einer Sammlung trägt zur weiteren Konstituierung eines Museums bei, sondern eine Storyline steht am Anfang. [...] Ist der Plan zur Grün-

derung eines Museums beschlossene Sache setzt sich unweigerlich die Maschinerie des Museums in Bewegung. Die ›erste‹ Storyline wird gefüllt. (ebd., S. 27)

Das bestätigen mir auch Akteure aus dem Feld. Gefragt nach den Modi des Ausstellens, die er sich für das Deutsche Hafenmuseum vorstellt, stellt etwa Hans-Jörg Czech, der Direktor und Vorstand der Stiftung Historische Museen, im Interview klar: »[D]ie Frage danach, wie etwas dargestellt ist, setzt natürlich erstmal die Entscheidung voraus, was dargestellt wird.« (Hans-Jörg Czech, Interview am 15.10.2020) Im Folgenden soll es also darum gehen, dieses »Was« zu identifizieren, die erste Storyline des Hafenmuseums zu verfolgen. Es geht dabei darum, den Bogen zu spannen zu den im vorherigen Kapitel eingeführten Konzepten, zu der Frage nach einer spezifischen Musealisierung von Logistik.

Um die grundlegenden narrativen Überlegungen zu rekonstruieren, die das Konzept des Deutschen Hafenmuseums nachhaltig prägen und die entscheidenden Einfluss auf seine perspektivische Entwicklung nehmen, soll hier ein zeitlicher Schritt zurück vollzogen werden. Er führt zu einem Symposium, das die Stiftung Historische Museen im Oktober 2016, etwa ein Jahr nach der Förderzusage durch den Deutschen Bundestag, in Hamburg veranstaltete und das in einer begleitenden Publikation ausführlich dokumentiert ist (von Notz & Stiftung Historische Museen Hamburg, 2017). Unter dem Titel »Strategien für die Zukunft des Deutschen Hafenmuseums« waren internationale Expert*innen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik eingeladen, ihre Perspektive auf das noch ganz am Anfang stehende Museumsprojekt einzubringen. Börries von Notz, damaliger Alleinvorstand der Stiftung Historische Museen Hamburg, beschreibt das Symposium in der besagten Publikation als »offizielle Auftaktveranstaltung für die inhaltliche Entwicklung des Hafenmuseums« (ebd., S. 16). Ähnlich äußert sich an gleicher Stelle auch Hamburgs Kultursenator Carsten Brosda, der sich freut, »die Phase der Konzepterstellung mit einem internationalen Symposium [einzuleiten]« (Brosda, 2017, S. 11). Ihm zufolge biete sich mit dem Deutschen Hafenmuseum »die Chance, ein Museum zu entwickeln, das nicht nur historisch die Geschichte des Hamburger Hafens erzählt, sondern das die Bedeutung von Häfen als Knotenpunkte globaler Wirtschafts- und Warenströme thematisiert« (ebd., S. 10). In der Folge des Symposiums kristallisierte sich nach und nach die Chiffre vom Hafenmuseum als »Museum der Globalisierung« heraus, mit der u. a. die Stiftung Historische Museen auf ihrer Website für das entstehende Museum wirbt (Stiftung Historische Museen Hamburg, 2025b) und die auch in den von mir geführten Interviews immer wieder aufgerufen wurde. Was das bedeutet, klingt bereits in der Dokumentation des Symposiums an: »Ein Deutsches Hafenmuseum kann – natürlich auch anhand der Geschichte des Hamburger Hafens – die Bedeutung der Globalisierung, des Welthandels und seiner bis heute vitalen

Nervenbahnen und Synapsen erzählen«, schreibt Kultursenator Brosda (2017, S. 11) dort.

Gefragt danach, was aus ihrer Sicht das Projekt Deutsches Hafenmuseum auszeichne, formuliert im Jahr 2020 die damalige Projektleiterin Ursula Richenberger im Interview sehr ähnliche Punkte. So sei es ein besonderes Merkmal des Hafenmuseums, »dass wir ein Thema in ein Museum bringen, was in dieser Form noch nicht museal bearbeitet worden ist. Nämlich das Thema Globalisierung und weltweiter Handel.« Die einzunehmende Perspektive sei dabei keine rein ökonomische, so führt sie weiter aus, sondern »philosophisch [...], sozialwissenschaftlich, natürlich auch historisch. Wie ist weltweiter Warenaustausch organisiert? Wie funktioniert so ein Netzwerk? Welche Motivationen stehen dahinter? Wie ist die internationale Arbeitsteilung organisiert? Wer ist Gewinner, wer ist Verlierer?« (Ursula Richenberger, Interview am 15.02.2020) Hiermit ist eine entscheidende Weichenstellung in der Frühphase der Museumsentwicklung beschrieben. Das geplante Museum ist nicht allein ein Museum über den Hamburger Hafen, wie es seine Vorgängerinstitution, das Hafenmuseum Hamburg, in weiten Teilen war. Es ist vielmehr eine Institution, die den Hafen als Ort mit einer bestimmten systemischen Funktion adressiert, konkret: mit einer operativen Funktion in den Netzwerken der weltweiten Waren- und Kapitalzirkulation, mit einer logistischen Funktion also.

Lobbyismus und Hafenromantik

Eine solche Perspektive sieht sich jedoch mit diskursiven Hindernissen aus zwei Richtungen konfrontiert. Das erste dieser Hindernisse ist eine Diskursformation, die eng mit der kommerziellen Logistikbranche verwoben ist und von dort auch in die maritime Museumslandschaft strahlt. Chua et al. schreiben dazu: »Practitioners of logistics characterize their field as made up of problem solvers using technology to serve a common good.« (2018, S. 625) Eine logistikkritische Praxis, ob akademisch, aktivistisch oder ästhetisch, muss einer solchen ideologisch gefärbten Affirmation logistischer Praktiken höchst skeptisch gegenüber stehen. Chua et al. benennen in diesem Sinne eine »rejection of the field's self-depiction as an apolitical science of circulation« als den zentralen Anspruch eines solchen kritischen Projektes (ebd.). Ein Blick auf Museen, die sich mit Fragen des Seehandels befassen, vor allem also maritime Museen, verdeutlicht jedoch, dass eine solche kritische Distanzierung von den Narrativen der Logistikindustrie hier oft nicht gegeben ist. Wohin dies führen kann, zeigt sich etwa im privat geführten Internationalen Maritimen Museum in der Hamburger HafenCity, nur wenige hundert Meter Luftlinie vom Hafenmuseum entfernt. 2021 war dort eine Ausstellung anlässlich des 150-jährigen Firmenjubiläums der Reederei Hamburg Süd zu sehen, mit der das Museum seit 2019 eine feste Kooperation unterhält. Diese Kooperation umfasst u.a. finanzielle Zuwendungen der Familie Oetker, die bis zum Verkauf von Hamburg Süd an

den MAERSK-Konzern 2017 Mehrheitseignerin der Reederei war (Internationales Maritimes Museum, 2019). Die Jubiläumsausstellung präsentierte die Firmenhistorie als eine nahezu ungebrochene Erfolgsgeschichte von steigenden Frachtvolumen, technischen Innovationen und überwundenen Hürden. Aspekte wie die NS-Verstrickungen der Firmenführung oder durch die Reederei verursachte Umweltkatastrophen wurden nur in einer schlecht ausgeleuchteten Ecke auf zwei schwer lesbaren Tafeln thematisiert. Es schien, als solle der »Ehrenplatz in der Geschichte der Logistik« (ebd.), den das Museum der Reederei in einer Pressemitteilung zur Ausstellung zuweist, nicht durch kritische Betrachtungen ihrer unternehmerischen Praktiken überschattet werden.

Dies ist keineswegs ein Einzelfall. Insbesondere in Museen, die direkte Zuwendungen von Akteur*innen der freien Wirtschaft erhalten, ist grundsätzlich von einer zwar impliziten, aber dennoch nicht unerheblichen Einflussnahme letzterer auszugehen. Wie problematisch Verflechtungen wirtschaftlicher Interessen mit musealer Arbeit sind, wurde etwa im Nachklang der durch British Petroleum verursachten Ölkatastrophe im Golf von Mexiko im Jahr 2011 ausführlich untersucht (Chong, 2015; Motion, 2019). Wie Plets und Kuijt (2022) am Beispiel mehrerer niederländischer Museen nachvollziehen, prägt ein Sponsoring durch Energiekonzerne die Narrative der jeweiligen Museen auf deutlich erkennbare Weise, ohne jedoch dass die Konzerne direkten und expliziten Einfluss auf diese nähmen. Vielmehr, so argumentieren sie in Anlehnung an die Soziologin Victor D. Alexander (2014), sei das Sponsoring als ein Gabenaustausch im Mauss'schen Sinne (Mauss, 2019) zu verstehen: »[E]ven if the patron does not explicitly ask for a favor in return to the sponsor contract, the receiver still tends to reciprocate to ensure future gifts.« (Plets & Kuijt, 2022, S. 71)

Begehren seitens der Hafenwirtschaft zeigen sich auch im unmittelbaren Umfeld des Hafenmuseums. So erklärte ein Lobbyvertreter in einem Gespräch zu Beginn meiner Forschung, ihm sei es ein Anliegen, dass im Hafenmuseum gewisse »Grundbotschaften« seiner Branche einen Raum fänden: »die Vielfalt der Hafenwirtschaft, [...] Globalisierung, die freien Handelswege« (Daniel Hosseus, Interview am 07.05.2020). Das Hafenmuseum sei für seinen Verband daher eine »riesige Gelegenheit für Öffentlichkeitsarbeit« (ebd.). Auch auf dem Symposium der Stiftung Historische Museen Hamburg zur Strategieentwicklung des Hafenmuseums waren Stimmen von Museumsfachleuten zu hören, die sich für eine enge Partnerschaft zwischen Museen und maritimer Wirtschaft aussprachen. So postulierte etwa der Managing Director des Maritiem Museum Rotterdam in seinem Beitrag als eines der strategischen Ziele seines Hauses: »We want to be the museum of the maritime industry.« (Loomejer, 2017, S. 45) Zur Illustration dessen verwies er auf eine Ausstellung zum Thema Offshore Energiegewinnung, welche in enger Zusammenarbeit mit eben dieser Industrie entstanden sei – »not only in terms of sponsoring, but also with regards to content and objects« (ebd., S. 41). Zwar versicherte er, das Museum

nicht zur »advertisement agency« (ebd.) der Industrie machen zu wollen – dennoch ist schwer vorstellbar, wie eine derart enge Verflechtung von wissenschaftlicher und kultureller Arbeit mit kommerziellen Interessen nicht zu einer Beeinflussung ersterer im Sinne letzterer führen kann.

Auch wenn Lobbyverbände nicht unmittelbar auf die Entwicklung des Hafenmuseums Einfluss nehmen, sind Akteur*innen der Hafenwirtschaft doch immer wieder als Berater*innen, Gesprächspartner*innen oder potenzielle Leihgeber*innen involviert. Dies berichteten mir an der Museumsentwicklung beteiligte Akteur*innen immer wieder. Was aus praktischen Gründen unausweichlich scheint – immerhin liegt das Museum mitten im Hafen und ist daher auf das Entgegenkommen der Hamburg Port Authority und in Teilen auch privatwirtschaftlicher Betriebe angewiesen – ist ohne Zweifel mit gewissen Gefahren verbunden. Diese sind zwar diffuser als in den genannten Beispielen aus Großbritannien und den Niederlanden, wo Museen aufgrund der Finanzierungsstrukturen deutlich mehr auf private Zuwendungen angewiesen sind als öffentliche Museen in Deutschland. Dennoch ist auch seitens des Hafenmuseums eine Zusammenarbeit mit wirtschaftlichen Akteur*innen aus verschiedenen Gründen gewollt und an vielen Stellen unumgänglich. So benennen mehrere Mitarbeiter*innen der Stiftung Historische Museen Hamburg die Hafenwirtschaft als Teil eines Netzwerkes von Impulsgeber*innen, die neben Universitäten, Museen oder verschiedensten Initiativen aus der Stadtgesellschaft Anregungen in den Prozess der Museumsentwicklung geben. Ursula Richenberger sagt etwa im Interview, der »Unternehmensverband Hafen Hamburg, [die] Hafenwirtschaft ist ein wichtiger Partner« (Ursula Richenberger, Interview am 15.02.2020), und nennt weitere potenzielle Kooperationspartner*innen im Bereich der maritimen Wirtschaft: »Das können mal Start-Ups sein, die darüber nachdenken, wie organisier ich Mobilität zukünftig? Oder: Wie kann ich Windenergie in der Containerfrachtschiffahrt sinnvoll einsetzen? Da ist Hamburg eben auch ein guter Ort, weil es hier viele maritime Forschungseinrichtungen gibt.« (Ebd.) Auch wenn die Einbindung solcher Firmen und Einrichtungen zunächst weniger problematisch scheint als die benannten Beispiele aus der Ölindustrie oder einer Reederei mit NS-Vergangenheit, handelt es sich auch bei den von Richenberger genannten Beispielen um Akteur*innen mit Profitinteressen, deren Beteiligung im Museum zumindest skeptisch beobachtet werden sollte. Die entscheidende Frage wird dabei sein, wie resilient sich die Stiftung Historische Museen Hamburg und das Hafenmuseum gegenüber der Einflussnahme der Logistikbranche zeigen und wie viel diskursiven Raum sie den Interessen von Akteur*innen mit eindeutig ökonomisch motivierten Interessen geben.

Die zweite, einer logistikkritischen Museumspraxis entgegenlaufende Diskurslinie formiert sich um romantisierende und nostalgische Narrative herum, die in vielen Hafenstädten und insbesondere ihren Museen zu beobachten sind. Laut der Sozio-

login Alice Mah (2014) ringen dabei Erzählungen von Weltoffenheit und Resilienz mit Geschichten von Ausbeutung und Gewalt um Deutungsheute:

From Osaka to Hamburg and Vancouver to Istanbul, port cities worldwide share narratives of cosmopolitanism and even exceptionalism. But many port cities also share global legacies of empire, colonialism, inequality, and political unrest. These global legacies are contradictory and intertwined. They encompass the nostalgic and the forgetful, the radical and the reactionary, the parochial and the worldly. They are uncomfortable subjects of denial, debate, and ambivalence. (ebd., S. 1)

In dieser Ambivalenz der Narrative spielen laut Mah insbesondere Museen eine prominente Rolle, sind diese doch »particularly revealing sites of memory for understanding ambivalent perceptions and narratives of colonial legacies, which are integral to urban identities« (ebd., S. 88). Anhand empirischer Fallstudien in Liverpool, Marseille und New Orleans zeigt sie auf, wie dort kritische Perspektiven auf die Verstrickungen der jeweiligen Städte in Kolonialismus und Versklavung ausgespart würden: »Museums of slavery and colonial history in each city reflect silences of selection, of which voices and objects to include; of argumentation, of which stories to tell; and of positioning, in symbolic, spatial, and historical terms.« (ebd., S. 107)

Dies gilt in besonderem Maße für Museen, die unmittelbar mit maritimer Geschichte befasst sind, sind diese doch, wie die Historikerin Phyllis Leffler festhält, »founded for the specific purposes of positive promotion of the sea« (Leffler, 2006, S. 57). Zwar ist das Hafenmuseum, zumindest laut seiner öffentlichen Darstellung, kein maritimes Museum. So formuliert der Direktor Klaus-Bernhard Staubermann: »Wir sind ein Museum, das sich stark mit Schiffen beschäftigt, aber wir sind kein Schifffahrtsmuseum.« (Klaus-Bernhardt Staubermann, Interview am 10.02.2025) Auch der frühere Stiftungsvorstand von Notz schreibt, das Hafenmuseum sei kein maritimes Museum, sondern eines, welches »das Maritime vom Land aus betrachtet« (von Notz, 2017, S. 6). Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass es in seinem Kern mit maritimen Zusammenhängen befasst ist, mit Netzwerken des Seehandels mitsamt all ihren historischen und gegenwärtigen Begleitphänomenen. So ist es, ähnlich wie die von Mah und Leffler beschriebenen Museen in ihrem jeweiligen städtischen Kontext, in die »maritime Kulturlandschaft« (Strupp, 2020, S. 38) Hamburgs eingebunden. Es reiht sich ein in Ensembles aus restaurierten Gebäuden mit ehemals logistischer Funktion, historischen Schiffen und thematisch korrespondierenden Museen, die »mit nostalgischen Untertönen die maritime Vergangenheit der Stadt [feiern] und [...] spezifische Bilder und Stimmungen [produzieren]« (ebd., S. 39). Dabei ist unbestreitbar, dass die auf diese Weise nostalgisch überformte Hafengeschichte immer auch Kolonialgeschichte ist. So schreibt der Globalhistoriker Jürgen Zimmerer: »Hafenstädte prägen die (koloniale) Globalisierung

und sie wurden von ihr geprägt. Hafenstädte sind Orte der Globalisierung per se, und damit auch Orte des Kolonialismus und des Postkolonialismus« (2022, S. 15). Das gelte umso mehr in Hamburg, das sich bereits im frühen 20. Jahrhundert den bis heute viel zitierten Titel »Tor zur Welt« verlieh (Amenda, 2006). Dabei bleibe bis heute oft »[ausgeblendet], in welche Welt dieses Tor führte [...], dass es über Jahrhunderte ein Tor zur kolonialen Welt war und sein musste, denn die Welt war eine koloniale« (Zimmerer, 2022, S. 16). Der Hafen spielte dabei nicht nur in symbolischer Hinsicht als Projektionsfläche für Fantasien von Kosmopolitismus und Globalität, sondern auch als materieller Knotenpunkt eine entscheidende Rolle: als Umschlags- und Lagerort von in den Kolonien produzierten Waren, als Produktionsstätte von Schiffen und Infrastrukturen, als »logistische Drehscheibe« für militärische Truppentransporte u.a. im Kontext des von deutschen Soldaten im heutigen Namibia begangenen Genozids an den Herero und Nama (ebd., S. 22). Dabei reicht die Bedeutung des Hamburger Hafens sowohl hinter die Phase der formalen deutschen Kolonisierung zurück als auch darüber hinaus, spielte und spielt dieser doch auch »in Zeiten ohne offizielle deutsche Kolonialpolitik eine wichtige Rolle bei der Förderung kolonialrassistischer Strukturen in der Welt« (Wagner, 2022, S. 50).

Dies ist der diskursive und historische Kontext, in dem das Hafenmuseum situiert ist. Anders als die Museen, auf die Leffler ihre Diagnose bezieht (etwa das National Maritime Museum in Greenwich oder das Mystic Seaport Museum in Connecticut), wurde es jedoch nicht im letzten oder vorletzten Jahrhundert im Geiste nationaler Identitätsbildung gegründet. Es entsteht vielmehr in diesem Moment, ist eine – wenn auch auf bestehenden Strukturen aufbauende – neu gegründete und mit Inhalt zu füllende Institution, die aus den institutionskritischen Interventionen und selbstreflexiven Prozessen bestehender Museen lernen kann. Ein Beispiel für die kritische Transformation eines maritimen Museums findet sich etwa im Merseyside Maritime Museum in Liverpool. Dieses war in den 1980er Jahren als klassisches Schifffahrtsmuseum gegründet worden, »following dominant maritime museum narrative trends by presenting a proud, nostalgic, and very imperial picture of merchant shipping in its heyday« (Mah, 2014, S. 97). Bereits unmittelbar nach seiner Eröffnung wurde kritisiert, dass in den Ausstellungen des Museums die Rolle Liverpools als zentraler Hafen im transatlantischen Sklav*innenhandel so gut wie keine Berücksichtigung fand. Im Jahr 1991 ergänzte das Museum – nicht zuletzt aufgrund anhaltender Proteste insbesondere Schwarzer Communities in Liverpool (Small, 2011, S. 123) – seine Präsentation daher um einen Ausstellungsteil, der sich der Rolle Liverpools als Stützpunkt der Versklavung widmete. Diese Ausstellung mit dem Titel »Transatlantic Slavery: Against Human Dignity« war zunächst im Untergeschoss des Museums untergebracht und dort kaum sichtbar. 2001 wurde die Ausstellung in den dritten Stock des Museums verlegt und entscheidend erweitert. Zur gleichen Zeit begannen die Planungen, diese »Transatlantic Slavery Gallery« unter

Beteiligung zahlreicher aktivistischer Gruppen zu einem eigenen Museum auszubauen, welches schließlich im Jahr 2007 als International Slavery Museum (ISM) eröffnete (Ostow, 2021; Small, 2011). Nach wie vor im dritten Stock über dem Maritime Museum verortet,¹ bildet es seitdem seinen kritischen Konterpunkt: Während das Maritime Museum mit Schiffsmodellen, Marinemalerei und militärischen Artefakten eine nostalgische Geschichte der Seefahrt und der Hafenstadt Liverpool erzählt, kontrastiert das ISM diese mit einer umfassenden Aufarbeitung von Liverpools Geschichte als Drehscheibe der Versklavung. Laut der Soziologin Robin Ostow steht die Entwicklung der Transatlantic Slavery Gallery und des ISM für eine »new stage in musealizing the transatlantic slave trade« (Ostow, 2021, S. 627), insbesondere aufgrund der umfassenden Beteiligung Schwarzer Communities und der Formulierung einer dezidiert Schwarzen Erzählperspektive in weiten Teilen der Ausstellung.

Dennoch kritisiert u.a. Alice Mah die nach wie vor sehr deutliche Trennung des ISM von den Ausstellungsräumen des Merseyside Maritime Museum, die es ermöglichen, dass zwei konträre Narrative in falscher Harmonie koexistierten, »cut off in terms of representation and narrative, but also spatially« (Mah, 2014, S. 97). Die kritische Perspektive sei demnach räumlich wie narrativ ins ISM ausgelagert und werde von einer größtenteils ohnehin für diese Themen sensibilisierten Zielgruppe rezipiert, während die nostalgische Erzählung des *Maritime Museum* davon ungestört fortbestehe. Die enge Verflechtung maritimer Geschichte mit der Geschichte kolonialer Gewalt werde also nicht ausreichend berücksichtigt.

Wie also könnte eine museale Beschäftigung mit Häfen und Seehandel aussehen, die die Kritik nicht auslagert und von ihrem zentralen Gegenstand – der Erzählung maritimer Geschichte und Gegenwart – trennt, sondern sie in diese integriert? Die deutlich macht, dass Gewalt und Ausbeutung nicht Ausnahmen und Fehlleistungen, sondern teils immanenter Bestandteil von globalisierten Handelszusammenhängen sind? Der hier zugrunde gelegte Begriff von Logistik, so möchte ich in Anschluss an Kapitel 3 argumentieren, kann an dieser Stelle einen potenziellen Ausweg aufzeigen. Er macht es möglich, die Trennung in eine affirmative und eine kritische Erzählung von Welthandel und Globalisierung aufzuheben bzw. zu synthetisieren. Er tut dies nicht moralisierend, indem er jede Form des globalen

1 Aktuell läuft die Planung zu einer umfassenden Umgestaltung der Dock Area Liverpools, die auch für die genannten Museen weitreichende Konsequenzen haben wird. So ist vorgesehen, das ISM durch einen eigenen Eingang zu erschließen und ihm somit mehr Sichtbarkeit und Autonomie vom Merseyside Maritime Museum zu verleihen. Ebenfalls geplant ist die Einrichtung eines »National Centre for Teaching Black History« und eines »Research Lab« in einer Erweiterung des ursprünglichen Baus, in denen neue Perspektiven auf die Sammlungen des ISM und anderer Museen Liverpools entwickelt werden sollen (Liverpool Museums, o.D.).

Handels per se als ausbeuterisch und gewaltvoll verurteilt. Vielmehr schlägt er eine Verschiebung der Erzählperspektive in Richtung einer operativen, systemischen Logik vor – eine Verschiebung in Richtung einer logistiktheoretischen Perspektivierung. Eine an einer solchen Perspektive orientierte Museumspraxis vollzieht die Praktiken der Verschaltung und Koordination nach, die den globalen Waren- und Kapitalzyklen zu Grunde liegen, und kontextualisiert diese historisch. Das bedeutet nicht, zu behaupten, der Import von Elektronik aus China in den Hamburger Hafen sei strukturell identisch mit der kolonialen Ausbeutung Afrikas durch hamburgische Kaufleute im frühen 20. Jahrhundert oder eine unmittelbare historische Fortführung der Praktiken des transatlantischen Versklavungshandels. Es bedeutet vielmehr, für Besucher*innen nachvollziehbar zu machen, wie sich in den vergangenen Jahrhunderten bestimmte Operationsweisen – etwa die räumliche Ausdehnung von Kapitalzyklen, die Suche des Kapitals nach immer günstigerer Arbeit und die entsprechende Modulation von Lieferketten, der technologisch optimierte Zugriff auf Arbeit und Raum – herausgebildet haben, die in ihrer historischen Genese auf koloniale Gewaltzusammenhänge verweisen und die als Strukturprinzipien prägend für das sind, was in den Debatten um das Hafenmuseum mit dem Begriff der Globalisierung bezeichnet wird.

4.2 Logistische Begriffe als museale Leit motive

In den diesen Ausführungen zugrunde liegenden Materialien tauchen immer wieder Begriffe auf, die mit den in Kapitel 3 beschriebenen Logistikdebatten in teils expliziter, teils impliziter Resonanz stehen. Es ist dort die Rede von Globalisierung, von Liefer- und Warenketten, von Netzwerken der Produktion und des Warenverkehrs. In ihrer Verwendung im Feld des Hafenmuseums bleiben diese Begriffe jedoch häufig unterbestimmt, ist ihre Verwendung, je nach Kontext und Sprecher*in, variabel und teils unklar. Aus diesem Grund sind hier einige theoretische Präzisierungen nötig.

Globalisierung

Der Begriff der Globalisierung besetzt seit Beginn des Projektes eine zentrale Position in der öffentlichen Darstellung des Hafenmuseums. Er weckt Assoziationen an Debatten, die insbesondere um die Jahrtausendwende Konjunktur hatten und die um Tendenzen der Dynamisierung und räumlichen Ausweitung von Kommunikationsnetzwerken, aber auch kapitalistischen Wertschöpfungsprozessen kreisen. Solche Globalisierungstheorien implizieren häufig die Herausbildung eines globalen »hyperspace«, einer durch Datenströme zunehmend vernetzten Welt (Castells, 2010, S. 407). Manuel Castells, der als einer der prominentesten Vertreter*innen dieser Denkschule bezeichnet werden kann und auch in Diskussionen in der Frühphase des Projektes Deutsches Hafenmuseum immer wieder explizit als theoretischer Referenzpunkt genannt wurde, setzt etwa dem historischen »space of places«, dem Raum der spezifischen Orte und Materialitäten, einen »space of flows« entgegen, eine räumliche Logik, die gekennzeichnet sei durch »purposeful, repetitive, programmable sequences of exchange and interaction between physically disjointed positions« (ebd., S. 442). Er entwirft so die Idee eines weltumspannenden, in erster Linie durch seine Organisationsstrukturen konstituierten Raumes, einer abstrakten Netzwerktopologie der »nodes and hubs«, die vor allem durch elektronische Kommunikationsmedien zusammengehalten wird (ebd., S. 443). Auf ähnliche Weise argumentiert Jan Aart Scholte (2005 [2000]), ebenfalls um die Jahrtausendwende. Er definiert Globalisierung als Prozess der »transplanetary and supraterritorial connectivity« (ebd., S. 3), welcher den territorialen Raum der Materialität und der physischen Grenzziehungen zwar nicht zum Verschwinden bringe, ihn aber innerhalb eines Netzwerks der postterritorialen Verbindungen rekonfiguriere.

Dies ist insofern anschlussfähig an logistiktheoretische Überlegungen, als auch hier Orte vor allem in ihrer gegenseitigen Relationalität gefasst werden. Die Lieferkette als paradigmatischer Raum der Logistik (Cowen, 2014, S. 11) generiert ökonomischen Wert nicht am singulären Ort der Produktion, sondern indem sie Wert-

schöpfungsprozesse auf ein transnationales Netzwerk der Orte und Produktivkräfte aufteilt, welches wiederum entlang von nahezu in Echtzeit operierenden Kommunikationsnetzen stetig moduliert und optimiert wird. Gleichzeitig, und darin greifen die Begriffe des Hyperspace und der Globalisierung in ihrer beschriebenen Ausprägung zu kurz, ist Logistik aber eine »dichte materielle und physische Praxis« (Collier et al., 2020, S. 106). Die von ihr produzierten Räume der Zirkulation bestehen nicht aus Datenimpulsen und digitalen Netzwerken. Sie bewegen Waren in Stahlcontainern, extrahieren körperliche Arbeit und tun dies entlang materieller Infrastrukturen aus Beton, Stahl und Asphalt.

Diese Diskrepanz scheint auch in der umfangreichen Kritik an einer solchen, tendenziell postmateriellen Konzeption von Globalisierung auf. So merken u.a. Sandro Mezzadra und Brett Neilson (2019) an, dass ein Globalisierungsbegriff wie der von Castells formulierte nicht in der Lage sei, Räume der Zirkulation – »fixed locations such as airports or container terminals, distributed nexuses of exchange such as financial markets, or networked spaces produced by communication technologies or transport infrastructures« (ebd., S. 20) – in ihrer historischen Komplexität zu fassen. Das Castell'sche Vokabular von »timeless time« und »ahistorical flows« (Castells, 2010, S. 446) verstelle vielmehr den Blick auf die Historizität dieser Räume, die als Teil einer »longer trajectory of change and development« zu betrachten seien (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 20). Wie zentral diese historische Einbettung jedoch ist, argumentiert etwa Jürgen Zimmerer anhand des Hamburger Hafens:

Die Globalisierung ist das Signum unserer Epoche, die Container sind ihr Symbol; und damit die Häfen und Hafenstädte, Knotenpunkte der transnationalen Vernetzung. Meist als modernes, ja erst wenige Jahrzehnte altes Phänomen wahrgenommen, besitzt die Globalisierung in Wirklichkeit eine mehr als sechshundertjährige Geschichte: die koloniale Globalisierung. (Zimmerer, 2022, S. 15)

Auch wird oft die fehlende Verankerung der benannten Globalisierungstheorien in der materiellen Realität kritisiert. So merkt etwa die Anthropologin Aihwa Ong an, die globalisierungstheoretische Terminologie der »flows, deterritorializations [...] and networks« (Ong, 2006, S. 121, H.i.O.) verdecke die zahlreichen Unterteilungen und Fragmentierungen, die die scheinbar reibungslosen Ströme von Daten und Kapital in der globalisierten Welt erst möglich machten. Laut den Soziolog*innen Sven Opatz und Ute Tellmann (2012) wird so die zweifelsfrei verkürzte Vorstellung eines rein ortsgebundenen und umgrenzten Nationalstaates als Container gesellschaftlichen und ökonomischen Handelns durch die ebenso reduktionistische Idee eines uniformen Netzwerkraumes ersetzt, der vermeintliche Ausweg aus der »territorial trap« führe lediglich in eine »non-territorial trap« (ebd., S. 264). Auch Mezzadra und Neilson merken in diesem Sinne kritisch an, die simplifizierende Unterscheidung

von postmateriellen Räumen der Ströme und konkreten Orten (*places*) suggeriere eine »disconnection between a homogeneous and smooth global space on one hand and politically, socially, and culturally fragmented local spaces on the other. This does not allow us to fully grasp the logics of contemporary global processes.« (Mezzadra & Neilson, 2019, S. 210f)

Diese kritischen Anmerkungen legen nahe, dass die oben genannten Risiken, mit denen sich eine logistikkritische Museumspraxis konfrontiert sieht, auch im Begriff der Globalisierung angelegt sind. Zum einen ist dies die Fetischisierung eines glatten Raums der Zirkulation, der die Materialität und Reibungen logistischer Zusammenhänge zu Gunsten einer Erzählung von ultimativer Vernetzung und Synchronizität in den Hintergrund rückt – ähnlich, wie oben mit Blick auf die Diskurse der kommerziellen Logistik angemerkt wurde. Zum anderen suggeriert der Begriff der Globalisierung, zumindest in seiner netzwerktheoretischen Prägung der 1990er und 2000er Jahre, eine ahistorische Erzählung, die gegenwärtige logistische Technologien ungenügend in ihren historischen Entstehungszusammenhang einbindet – hier sei erneut an die u.a. von Søren Mau (2019) und Stefano Harney (Harney et al., 2018) vorgebrachte Argumentation erinnert, die sogenannte logistische Revolution der 1960er Jahre sei weniger eine Revolution im eigentlichen Sinne als eine Fortführung immanenter Kapitallogiken mit anderen Mitteln (siehe Kap. 3.2)

Auch innerhalb des Hafenmuseums, so erörtert etwa Ursula Richenberger im Gespräch, existiere eine gewisse Skepsis gegenüber dem Begriff der Globalisierung. So sei in einem vorläufigen Konzeptpapier, welches die Grundlage für die Freigabe der Bundesmittel zur Finanzierung des Deutschen Hafenmuseums bildet, festgehalten, »dass wir nicht mit dem Begriff ›Globalisierung‹ [arbeiten], weil er politisch so besetzt ist und bestimmte Assoziationen weckt, sodass wir versuchen, eine eigene Begrifflichkeit zu finden« (Ursula Richenberger, Interview am 21.10.2021). Dies scheint nicht nur angesichts der von ihr erwähnten politischen Implikationen, sondern auch vor dem Hintergrund der soeben skizzierten Kritik sinnvoll. Dennoch ist der Begriff in den bislang vorliegenden und mir zugänglichen Materialien so präsent, dass er ohne Frage einen Abdruck in dem Projekt hinterlassen hat. Er impliziert eine Betrachtung ökonomischer Zusammenhänge in ihrer globalräumlichen Verwobenheit und liefert damit eine entscheidende Voraussetzung für logistische Perspektivierungen.

Lieferkette

Dass das Hafenmuseum etwas anderes will als eine Reproduktion der postmateriellen Abstraktion, die in den genannten Globalisierungsdebatten aufgerufen ist, wird seit dem Beginn der Konzeptentwicklung immer wieder explizit hervorgehoben. Der dabei formulierte Anspruch ist einer, dem im Gegenteil an einer Veran-

kerung und Konkretisierung weltweiter ökonomischer und kultureller Interdependenzen im Ort des Hafens gelegen ist. So formulierte Kultursenator Carsten Brosda in der Dokumentation des oben beschriebenen Symposiums: »Gerade in Zeiten, in denen die Globalisierung zum Schlagwort geworden ist, vermag ihre lokale ›Anfassbarkeit‹ in einem Museum das Verstehen komplexer Zusammenhänge erleichtern.« (Brosda, 2017, S. 12) Die Herstellung einer solchen »Anfassbarkeit« ist wohl die zentrale Herausforderung eines logistischen Museums, ist dieses doch mit der Aufgabe konfrontiert, äußerst abstrakte Relationen von Zirkulation und räumlicher Konnektivität in konkrete Darstellungsformen zu übertragen.

Dieser Ansatz geht von der spezifischen Lokalität des Hamburger Hafens aus und setzt diese in Beziehung zu den sich dort kreuzenden globalen Verbindungen. So erörtert Carsten Jordan, Sammlungsleiter und wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Hafen- und Logistikgeschichte im Hafenmuseum:

Man kann die Globalisierung schon auch anhand des Hamburger Hafens erklären. [...] Der Hamburger Hafen ist [...] eben kein lokales Phänomen, sondern der hat sehr viele Verbindungen zu anderen Seehäfen, [...] zum Beispiel zu den englischen Häfen, den Häfen in Südamerika und auch den Häfen in Nordamerika. (Carsten Jordan, Interview am 20.01.2023)

Um dies in konkrete Narrative zu übersetzen, sind in der hier im Fokus stehenden Frühphase der Museumsentwicklung der Begriff der Warenkette und der des Netzes zentrale Bezugspunkte. So benennt Ursula Richenberger als den leitenden Ansatz des Hafenmuseums, »anhand des Knotenpunktes Hafen diese Netze [der Globalisierung] zu entschlüsseln«. Diese seien »eben nicht linear [...], sondern [...] als Netz organisiert [...], mit größeren oder kleineren [Knoten], dickeren oder dünneren Linien dazwischen, je nach Intensität des Austausches und der Ströme, die zwischen den verschiedenen Knotenpunkten passiert sind« (Ursula Richenberger, Interview am 21.10.2021). Sie versteht den narrativen Ansatz des Museums also als einen, der sich entlang multidimensionaler Wertschöpfungsketten bewegt und der die verschiedenen Punkte und Vektoren identifiziert, die darin eine Rolle spielen. In diesem Sinne werde, so ihre Vorstellung, das Museum einzelne Waren in den Blick nehmen und die sich um sie herum entspannenden Netzwerke nachvollziehen.

Welche Waren und Netze das im Einzelnen sein werden, darüber besteht zum Entstehungszeitpunkt dieser Arbeit noch keine abschließende Klarheit. Gesetzt ist lediglich, dass die historische Warenkette des Salpeterhandels eine zentrale Rolle spielen wird. Dies ergibt sich aus der Position des historischen Frachtseglers *Peking* als zentralem Teil des Museumsprojektes seit der Förderzusage durch den Bund. Salpeter oder Natriumnitrat kommt in großen Mengen in der chilenischen Atacama-Wüste vor. Dort wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts in Tagebauanlagen das nitrathaltige Caliche-Gestein abgebaut, aus welchem Salpeter als weißes Granulat

raffiniert und dann per Schiff nach Europa transportiert wurde. Die hochgradig kolonial strukturierte Ökonomie des Salpeterhandels ist symptomatisch für einen globalisierten Kapitalismus um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. In ihm zeigt sich die Verflechtung von Industrialisierungsprozessen in Europa mit extraktivistischen Praktiken in Lateinamerika, die Macht eines sich zunehmend globalisierenden Finanzmarktes und die zentrale Bedeutung von Infrastrukturen des Transports, die eine den halben Globus umspannende Lieferkette gewinnbringend operationalisierbar machten (Clark & Foster, 2009; Galaz-Mandakovic, 2018; Wisniak & Garcés, 2001).

All diese räumlichen, organisatorischen und zeitlichen Verflechtungen der Salpeterindustrie, die hier nur angerissen und in den Kapiteln 6 und 7 ausführlicher behandelt werden, machen Salpeter zu einem idealtypischen Gegenstand des Hafenmuseums in der Verfolgung der bisher herausgearbeiteten Ziele. So sei die Epoche des Salpeterhandels laut Ursula Richenberger eine

Phase [...] von Globalisierung anhand eines Produktes, anhand einer Warenkette, die abgeschlossen ist, die auch schon sehr gut erforscht ist durch verschiedene größere Forschungsprojekte, wo wir sehr anschaulich machen können: Was bedeutet Globalisierung? (Ursula Richenberger, Interview am 15.02.2020)

Dies umfasse einen Blick auf die materiellen Manifestationen des Salpeterhandels in Hamburg sowie insbesondere in Chile, etwa in Form von Hafeninfrastrukturen und anderen technologischen Entwicklungen. Dies geschehe jedoch nicht allein aus einer »Ingenieursperspektive«, sondern vielmehr entlang von Fragen wie: »Wann ist wo welche Technik hingekommen, um Globalisierung effizient zu organisieren, und was hat das auch für die Menschen bedeutet, die mit dieser Technik zu tun hatten, und was ist davon bis heute sichtbar, wie entwickelt sich das?« (Ursula Richenberger, Interview am 21.10.2021) Eng damit verbunden sind für sie auch die Abstimmungs- und Koordinationsprozesse, die für die Logistik des Salpeterhandels bestimmend waren. Sie verweist diesbezüglich auf die »Ströme dazwischen [zwischen den Häfen, MR]«. Demnach gelte es zu zeigen, dass »Hafenorte keine statischen Gebilde sind, die an irgendeinem Ort sind«, und stattdessen zu fragen: »Wie findet die Verbindung statt?« (ebd.)

Was bei Richenberger anklingt, ist eine Erzählperspektive, die nicht auf einzelne Orte des Salpeterhandels zentriert, sondern die *in* der Lieferkette selbst verortet ist. Sie fokussiert weder exklusiv auf den Salpeterumschlag im Hamburger Hafen noch auf den Abbau in der Atacama-Wüste. Vielmehr betrachtet sie diese sowie alle anderen an der Wertschöpfungskette des Salpeterhandels beteiligten Vorgänge explizit in ihrer gegenseitigen Relationalität. Dass dabei die *Peking*, also eine infrastrukturelle Instanz des Warentransports, die über eine Distanz von tausenden Kilometern verschiedene Orte der Wertschöpfung zueinander in Beziehung setzt, den

Ausgangspunkt bildet, ist für die Frage nach einer logistischen Museumspraxis in idealtypischer Weise instruktiv.

4.3 Das Logistische Museum als kartographisches Projekt

Entscheidend für das hier vorgeschlagene Konzept des Logistischen Museums ist es, dass es sich nicht nur auf ein Erzählen um des Erzählens Willen beschränkt. Vielmehr ist geboten, seine Aktivitäten und Praktiken als politische Praxis zu verstehen, sie mit einem ausdrücklichen politischen Projekt zu verbinden. Es gilt, nach den didaktischen Möglichkeiten einer musealen Perspektive zu fragen, die den Lieferketten von einem Ende zum anderen folgt und die die dazwischen liegenden Infrastrukturen und Abläufe in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit offenbart. Wie können die darin eingebetteten ökonomischen und sozialen Relationen greifbar gemacht werden? Welche Möglichkeiten der Aktivierung ergeben sich daraus? Und was kann ein Projekt wie das Hafenmuseum in dieser Hinsicht von anderen ästhetisch-politischen Interventionen, seien es künstlerische Positionen oder kuratorische Projekte, lernen?

Orientierung in der globalen Komplexität

Eine Erzählperspektive wie die bis hierher skizzierte kann mit dem Konzept der *logistical imagination* gefasst werden. Hockenberry et al. (2021) bezeichnen damit bestimmte Formen und Praktiken der medialen Darstellung, welche durch logistische Operationsweisen bestimmt sind. Logistische Imaginationen verweisen demzufolge auf die »representational and imaginative modes of logistical activity« (ebd., S. 3), d.h. auf die Darstellungsformen und Medien, die die Operationen des logistischen Kapitalismus zum Gegenstand haben. Gemeint ist damit ein spezifischer Blick auf die materiellen Ströme der Zirkulation, der sich den Blickpunkt der Logistik zu eigen macht, dabei aber eine gewisse Distanz zu ihr bewahrt und ihre Operationen zu durchdringen sucht:

To analyze the logistical imagination is to understand what it means to see like a supply chain, to comprehend the conditions that make one feel like cargo, or to explore logistics' racialized and gendered aesthetics. (ebd., S. 5)

Den Umgang des Hafenmuseums mit den Zusammenhängen des Salpeterhandels als *logistical imagination* in diesem Sinne zu bezeichnen, impliziert zweierlei. Zum einen bedeutet es, die Repräsentationen des Salpeterhandels selbst und die darin angelegten Imaginationen nachzuvollziehen. Wie stellt sich die Welt aus Sicht dieser spezifischen Lieferkette dar? Welcher Blick auf die chilenische Wüste und die dort verorteten Förderanlagen scheint etwa in zeitgenössischen europäischen Quellen auf, und wie werden die europäischen Extraktions- und Expansionsbemühungen aus chilenischer Sicht verhandelt? Welche Bedeutung wird der *Peking* und anderen logistischen Werkzeugen und Infrastrukturen zugeschrieben?

Zum anderen bedeutet es, und das ist an dieser Stelle entscheidend, im Hafenmuseum eine eigene logistische Imagination zu entwickeln. Mit anderen Worten: Das Museum muss eine Perspektive auf den Salpeterhandel einnehmen, die im Inneren seiner logistischen Netze verortet ist, die diese aber nicht nur aus ihrer eigenen Logik und Rhetorik heraus beschreibt, sondern sie zum Gegenstand kritischer Reflexion macht. Im Sinne der oben zitierten Forderungen (»to see like a supply chain«, »to [...] feel like cargo«) heißt das, die Ströme von Rohstoffen und Waren – aus der chilenischen Wüste in deutsche Fabriken und von dort auf die (Schlacht-)Felder Europas – und Kapital – aus Hamburger Banken in chilenische Bergbauanlagen und zurück – nachzuvollziehen. Es heißt zu durchleuchten, wie in dieser Lieferkette menschliche Arbeitskraft mobilisiert wird, welche eine in der Erde gebundene Mineralschicht in eine weltweit nachgefragte Ware verwandelt. Vor allem aber gilt es, nachvollziehbar zu machen, welche zentrale Bedeutung dabei der maritimen Logistik und ihren Infrastrukturen zukommt. Hierfür steht paradigmatisch die *Peking*: Sie vermittelt zwischen all den genannten Aspekten, stellt die Verbindung her zwischen Europa und Chile, zwischen Arbeit und Vermarktung, zwischen Extraktion und Finanzialisierung. Sie operationalisiert, in den oben zitierten Worten Richenbergers, »die Ströme dazwischen«.

Eine museale Erzählung, die in der Lieferkette des Salpeters situiert ist, würde es ermöglichen, in der materiellen Realität zu verankern, was zuvor im Abstrakten mit dem Begriff der Globalisierung beschrieben wurde. In diesem Sinne stellt eine am Konzept der *logistical imagination* orientierte Perspektive, d.h. eine, die den Standpunkt der bewegten Waren einnimmt und alle Punkte ihrer Verwertung nachvollzieht, statt an einzelnen Orten oder Phänomenen zu verharren, einen entscheidenden Ansatzpunkt für die Entwicklung einer spezifisch logistischen Storyline im Hafenmuseum. Sie legt fest, was Teil der musealen Erzählung ist, verleiht Orten und Akteur*innen Relevanz in Bezug auf die Storyline und bestimmt deren Verhältnis zueinander sowie zur Institution. Zusammen mit anderen Aspekten der musealen Repräsentation wie dem Aufbau einer Sammlung, der Platzierung und Anordnung von Objekten im Ausstellungskontext oder der architektonischen Gestaltung des Ausstellungsraumes bildet sie eine Dimension des je spezifischen Umgangs mit Logistik als Gegenstand des Museums. Dabei geht sie den anderen genannten Dimensionen chronologisch wie strukturell voraus, indem sie den Rahmen, das Grundgerüst des spezifischen Modus der Musealisierung definiert.

Diese narrative Grundstruktur agiert analog zur räumlichen Logik der Lieferkette und zeigt auf, wie durch eine räumliche Ausweitung von Wertschöpfungsprozessen Orte und Subjekte in eine durch Kapital vermittelte Beziehung zueinander gesetzt werden. Dies in den Fokus der musealen Erzählung zu rücken, hilft dabei, die Logik des logistischen Raumes, die »rationality by which space is organized« (Chua et al., 2018, S. 617), nachzuvollziehen. Wie in Kapitel 3 deutlich gemacht wurde, ist dies nicht allein eine Frage physischer Lokalitäten. Es ist vielmehr eine im-

manent politische Frage danach, unter welchen Bedingungen diese Verbindungen hergestellt und aufrechterhalten werden und welche sozioökonomischen Relationen sie implizieren, und damit eine zentrale Leitlinie einer logistischen Museumspraxis, einer kritischen Musealisierung von Logistik.

Dabei kommt es potenziell zu signifikanten Rückkopplungseffekten, indem eine kritische Musealisierung von Logistik wiederum in andere Repräsentationen und Vorstellungen des globalisierten Kapitalismus interveniert und sie der Kritik zugänglich macht. Diese politische Dimension des Konzeptes der logistischen Imagination betonen auch Hockenberry et al., wenn sie schreiben: »An attention to forms of mediation reveals the language and iconography of logistics as a potential site for intervention.« (2021, S. 6)

Auch die Museumsentwickler*innen erhoffen sich in diesem Sinne, so wurde in den Interviews und Gesprächen deutlich, mit dem Deutschen Hafenmuseum eine Verschiebung des Blicks auf Häfen und Welthandel anzuregen. Stiftungsvorstand Hans-Jörg Czech erläutert, man wolle »etwa die Handelsverbindungslinien oder die Transport-, und Eisenbahnrouuten«, die sich im Hamburger Hafen kreuzen, genauer in den Blick nehmen und davon ausgehend fragen: »[W]ohin gehen die Waren, die hier früher und heute angelandet wurden und werden [...]? Und welche Rolle spielen diese Waren und Knotenpunkte eigentlich in einem internationalen wirtschaftlichen Gesamtgeflecht?« (Hans-Jörg Czech, Interview am 15.10.2020) Das sieht er sowohl für den Salpeterhandel und den operativen Kontext der *Peking* geboten wie auch für gegenwärtige Handelsrouten und Lieferketten. Insbesondere von letzterem erhofft er sich einen explizit didaktischen Effekt. So stellten sich seiner Auffassung nach viele Besucher*innen die Frage: »Was hat dieser Hafen eigentlich mit mir zu tun?« Es gelte ihnen daher zu vermitteln:

[I]n den Containern liegen beispielsweise die Handys, die ihr morgen irgendwo kauft [...]. Was scheinbar selbsterklärend ist, was man sich aber oft nicht klar macht. Das führt zu weiterführenden Fragestellungen, die erhellen. »Was hat das alles eigentlich mit mir zu tun?« (ebd.)

Was hier in der vergleichsweisen frühen Phase der Konzeptentwicklung noch recht allgemein formuliert ist, deutet potenziell in Richtung einer Intervention in die Imaginationen von Logistik und Welthandel. Die Frage: »Was hat das eigentlich mit mir zu tun?« formuliert eine Perspektive auf die Verflechtungen alltäglicher Güter mit logistischen Netzwerken und, besonders entscheidend, der eigenen Position innerhalb dieser Zusammenhänge.

Eine solche Intervention reagiert auf ein grundlegendes Problem, das jeder Repräsentation oder Reflexion logistischer Zusammenhänge inhärent ist. Diese sind zu groß, zu komplex, zu dynamisch, zu opak, zu überwältigend, um sie darstellbar

zu machen, geschweige denn, intellektuell in ihrer Gänge zu erfassen. Allein ihre räumliche Ausdehnung scheint sich der menschlichen Vorstellungskraft zu entziehen, ebenso wie die minutiös aufeinander abgestimmten, unendlich kleinteiligen Prozesse, die sich scheinbar magisch zum Ganzen der Lieferkette und zur Totalität der globalen ökonomischen Verflechtung zusammensetzen – so zumindest das gängige Narrativ. Dies ist nicht nur in solchen Diskursen und Repräsentationen zu beobachten, die aus dem Feld der kommerziellen Logistik selbst kommen und denen allein schon aus ökonomischen Überlegungen daran gelegen ist, die Vorstellung eines hochspezialisierten und übermenschlich komplexen Feldes aufrechtzuerhalten, dessen Beherrschung Expertise und elaborierte Technologie verlange. Wie Hockenberry et al. argumentieren, ist die Vorstellung einer übermächtigen Komplexität der Logistik auch in der kritischen Auseinandersetzung mit ihren politischen Effekten ein gängiges Motiv:

Critiques of capitalism often construe logistics as something simultaneously monumental and microscopic. It is always present but nowhere to be seen. Increasingly automated and algorithmic, it is, like capital itself, an inhuman, unknowable thing. [...] The mind-boggling scale of these technologies and of the systems that manage their movements are defined by the dark dreams of the ›logistical sublime,‹ where global trade flows are ever more precisely patterned in a nightmare of unending rationalization. (ebd., S. 5)

Die Vorstellung eines »logistical sublime«, eines im Kant'schen Sinne Erhabenen in der Logistik, stellt ihnen zufolge die hegemoniale Vorstellung weltweiter ökonomischer und kommunikativer Verflechtungen unserer Gegenwart dar. Sie sei die »dominant form of the logistical imagination« und verhindere an vielen Stellen eine ernsthafte kritische Auseinandersetzung oder praktische Intervention (ebd., S. 5). Diesem Problem zu begegnen, die in ihm verborgenen Relationen sichtbar, fühlbar und nachvollziehbar zu machen, ist eine zentrale Herausforderung, aber auch ein Potenzial logistischer Museumspraxis.

Hockenberry et al. argumentieren damit analog zu Fredric Jameson, der bereits 1984 das Problem eines »post-modern or technological sublime« (1984, S. 79) diagnostiziert. Sein Begriff des Postmodernismus bezeichnet dabei eine Tendenz der Fragmentierung, Differenzierung und Ausweitung räumlicher und historischer Zusammenhänge ab der Mitte des 20. Jahrhunderts. Diese Tendenz, so Jameson, bestimme nicht nur ökonomische Wertschöpfungsprozesse in globalem Maßstab, sondern ebenso deren Repräsentation und ästhetische Verarbeitung in Kunst, Literatur und anderen kulturellen Formen. Zentral sei dabei ein Moment der Desorientierung in den fragmentierten und diffusen Räumen des Spätkapitalismus, das sich – im Kleinen auf der Ebene des Städtischen und der Architektur, im Großen auf der Ebene globaler ökonomischer Zusammenhänge – in kognitiver wie

körperlich-sensorischer Hinsicht in die Subjekte einschreibe. So stellt Jameson fest:

[The] alarming disjunction point between the body and its built environment can itself stand as the symbol and analogue of that even sharper dilemma which is the incapacity of our minds, at least at present, to map the great global multinational and decentred communicational network in which we find ourselves caught as individual subjects. (Jameson, 1984, S. 80)

Dieses Problem der Desorientierung erfordere, so Jameson, neue ästhetische, kulturelle und theoretische Strategien, die das Subjekt in Relation zu der globalen Totalität des Spätkapitalismus und insbesondere dessen räumlicher Komplexität situieren (ebd., S. 89). Diese Strategien fasst er unter dem Begriff des »cognitive mapping«, den er von dem Architekturtheoretiker Kevin Lynch (1990) übernimmt. Gemeint sind damit sämtliche Prozesse des bewussten und unbewussten Organisierens räumlicher Relationen, mit deren Hilfe die eigene Position erfasst und die Umgebung navigiert werden kann. Anders als die Bezeichnung vermuten lässt, ist *cognitive mapping* bei Jameson keine rein intellektuelle, rationale Operation. Der Begriff des *mapping* ist allenfalls metaphorisch zu verstehen und bleibt damit offen für Erweiterungen in Richtung genuin affektiver und ästhetischer Praktiken im Sinne eines »affective mapping« (Flatley, 2008, S. 78). So beschreibt Jameson die Postmoderne mit Raymond Williams (1977) als eine »structure of feeling«, in der sich »new forms of practice and social and mental habits« mit »new forms of economic production and organization« verweben (Jameson, 1984, S. xiv). Zentral in diesen Praktiken sei ein tendenzieller Verlust von sensorischen und sinnlichen Orientierungspunkten, ein »waning of affect« (ebd., S. 10). Das Problem der Postmoderne bestehe demzufolge also an zentraler Stelle in einem Gefühl der Desorientierung, dem das Konzept des *cognitive mapping* entgegenläuft mit dem Ziel »to endow the individual subject with some heightened sense of its place in the global system.« (ebd., S. 54)

Das Museum im *Cartographic Turn*

All das gibt Anlass zu einigen spekulativen Überlegungen, die die narrative und museale Praxis des Hafenmuseums aus einer am Begriff des *cognitive mapping* orientierten Perspektive weiterdenken. Spekulativ sind diese einerseits, weil zum jetzigen Zeitpunkt noch wenig Details feststehen hinsichtlich der konkreten Erzählungen und Darstellungsweisen des Museums. Sie sind es andererseits, weil die Frage nach der politischen Positionierung des Museums eine konfliktreiche ist, die zwischen verschiedenen Interessen und Begehren zu vermitteln gezwungen ist. Dass es eine explizit logistikkritische Perspektive wie die auf den vergangenen Seiten formulierte einnimmt, ist vor dem Hintergrund seiner institutionellen Struktur eher

unwahrscheinlich. Dennoch sollen hier abschließend, als Teil der Suche nach einem potenziellen Logistischen Museum, einige kuratorische und künstlerische Positionen aufgezeigt werden, die als Referenzpunkte einer solchen Praxis dienen können. In diesem letzten Teil des Kapitels geht es also weniger darum, zu beschreiben, was das Hafenmuseum tut oder vorhat, sondern darum, Punkte zu markieren, an denen eine durch logistikkritische Theorie informierte Perspektive ansetzen könnte. Mit diesem Schritt vollziehe ich einen methodologischen Registerwechsel, der auch an anderen Punkten dieser Arbeit immer wieder aufgerufen wird. Er markiert eine Bewegung weg von der empirischen Beschreibung und Einordnung dessen, was im Hafenmuseum passiert, was in Dokumenten festgehalten ist und was mir Gesprächspartner*innen erzählen, hin zu einer theoriegeleiteten Spekulation darüber, wie es sein *könnte*, was implizit im Projekt des Hafenmuseums angelegt ist, was an Kontur gewinnt, wenn es mit anderen Museen und Projekten in Resonanz gesetzt oder aus der Warte bestimmter theoretischer Positionen interpretiert wird.

Ich nehme damit einen Hinweis auf, den Alberto Toscano und Jeff Kinkle in ihrem explizit als Aktualisierung von Jamesons Projekt konzipierten Buch »Cartographies of the Absolute« (2015) formulieren. Sie schreiben dort:

[C]ultural producers, for the most part, do not literally attempt to generate maps of the new interconnected global reality, or even address it frontally. Rather it is the task of the critic to tease out the symptoms of, at one and the same time, the consolidation of a planetary nexus of capitalist power and the multifarious struggles to imagine it. (ebd., S. 10)

So sind die potenziellen Storylines des Hafenmuseums, welche entlang einzelner Produkte und ihrer Warenwege den komplexen Verflechtungen des globalisierten Kapitalismus folgen, durchaus anschlussfähig an eine politisch-ästhetische Praxis des kognitiven Kartierens, sofern man sie durch die geeigneten theoretischen Brillen betrachtet. Die Museumsmacher*innen teilen, so viel wurde in den Gesprächen deutlich, zumindest implizit Jamesons Ausgangsdiagnose der Unfähigkeit des post-modernen Subjektes, seine eigene Involviertheit in globale Zusammenhänge des Spätkapitalismus kognitiv zu greifen. Wie Jameson gehen sie davon aus, dass die globalen Warenwege sowie die analog dazu verlaufenden kulturellen und ökonomischen Verflechtungen sich der unmittelbaren Erfassbarkeit entziehen und mithilfe kultureller, hier: musealer Praktiken kognitiv handhabbar gemacht, d.h. kartiert werden müssen. Ihr Ansatz ist es daher, diese Verflechtungen nachzuvollziehen, wobei sie vom unmittelbar greifbaren Gegenstand des Hafens einerseits und der Alltagserfahrung der Besucher*innen andererseits ausgehen (siehe Czechs oben zitiert Verweis auf das Handy). So soll Besucher*innen die eigene Situiertheit aufgezeigt werden, sollen sie als Subjekte im zunächst unüberschaubaren Raum der globalen Waren- und Kapitalzirkulation orientiert werden.

Das Hafenmuseum kann, zumindest hinsichtlich dieser abstrakt formulierten Leitmotive, eingereiht werden in eine Strömung kultureller Produktionen, welche anhand einzelner Waren und ihrer Produktions- und Lieferwege die Komplexität globaler ökonomischer Verstrickungen aufzeigen. Wie Toscano und Kinkle stärker noch als Jamesons herausarbeiten, ist dies nicht nur eine kognitive Operation im engeren Sinne, sondern an zentraler Stelle auch eine ästhetische. So sei die Problemstellung, die Totalität des gegenwärtigen Kapitalismus zu erfassen, zu repräsentieren oder sich einer solchen Repräsentation zumindest anzunähern, zuvorderst ein

aesthetic problem, in the sense of demanding ways to represent the complex and dynamic relations intervening between the domains of production, consumption and distribution, and their strategic political mediations, ways of making the invisible visible. (ebd., S. 24)

Entsprechend interessieren sie sich besonders für »visual and narrative works that provide [...] glimpses into, or distant refractions of, the functioning of a global political economy; works that address the place of individuals or collectives within this ›sublime‹ system« (ebd., S. 21). Toscano und Kinkle beschreiben in ihrem Buch ein breites Spektrum von Arbeiten der bildenden Kunst, der Literatur, des Kinos und Fernsehens und anderen Formen der Popkultur, die sich an diesem Projekt versuchen. Dabei diagnostizieren sie einen regelrechten »cartographic turn« (ebd., S. 23), vor allem in den visuellen Feldern, und heben dabei explizit die Position solcher Arbeiten hervor, die sich mit logistischen Praktiken und Phänomenen im engeren Sinne befassen: mit den Warenketten des globalisierten Kapitalismus, mit der Zirkulation von Gütern über die Ozeane und durch Städte und ihr Hinterland, mit Schiffen, Kranen und anderen Infrastrukturen des Umschlags und Transports und mit dem Container als »synecdoche for logistics, circulation and capital« (ebd., S. 196; vgl. auch Boyle, 2024). Gemein ist diesen Arbeiten, dass sie im besten Fall auf die »relational properties« ihrer Gegenstände fokussieren – »arguably the only ones that truly count« (Toscano & Kinkle, 2015, S. 196). Sie gehen also von konkreten Phänomenen und Materialisierungen der globalen Kapitalverhältnisse aus und nehmen mit ästhetischen und narrativen Mitteln ein relationales Mapping eben dieser Verhältnisse vor, anstatt beim einzelnen Gegenstand zu verharren.

Als wichtige Gründungsfigur eines solchen logistischen Turns in der Gegenwartskunst kann der Fotograf, Filmemacher und Essayist Alan Sekula verstanden werden. Vor allem seine Foto- und Essayserie »Fish Story« (Sekula, 1995) platzierte die Auseinandersetzung mit den Politiken des globalen Warenverkehrs an zentraler Stelle im Diskurs der zeitgenössischen Kunst. Sekula nimmt darin die ästhetische Erscheinung der maritimen Logistik, allem voran verkörpert durch den ikonischen Frachtcontainer, zum Ausgangspunkt, um die hinter dieser Oberfläche liegenden sozialen und politökonomischen Zusammenhänge des globalisierten Kapitalismus

zu ergründen (Baetens & Gelder, 2006; Kuhn, 2022). Die fotografische Dokumentation des Alltags auf Containerschiffen wird dabei zum Denkinstrument, dessen epistemisches Potenzial durch seine Einbettung in theoretische Essays und die Montage mit anderen ästhetischen Motiven freigesetzt wird (Mitchell, 2006, S. 24). Sein Projekt ist dabei insbesondere eine materialistische Kritik jener Globalisierungs- und Netzwerktheorien, die zum Entstehungszeitpunkt von »Fish Story« Mitte der 1990er Jahre Konjunktur hatten und die digitale Kommunikationsmedien als alleinige Motoren der »third industrial revolution« theoretisierten: »In effect, I am arguing for the continued importance of maritime space in order to counter the exaggerated importance attached to that largely metaphysical construct, ›cyber-space,‹ and the corollary myth of ›instantaneous‹ contact between distant spaces.« (Sekula, 1995, S. 50)

Was Toscano und Kinkle in ihrer – ganz in einer Linie mit dem hier zu erarbeitenden Projekt eines Logistischen Museums stehenden – Annäherung erstaunlicherweise fast gänzlich aussparen, sind kuratorische und museale Projekte. Dabei gibt es in dieser Hinsicht einige produktive Bezugspunkte. Insbesondere in den 2010er Jahren lassen sich zahlreiche Ausstellungen mit ähnlichen Themensetzungen beobachten. Die Ausstellung *Streamlines – Ozeane, Welthandel und Migration* etwa, 2015 von Koyo Kouoh in den Hamburger Deichtorhallen kuratiert, zeigte zahlreiche, zum Teil eigens beauftragte künstlerische Positionen, die sich mit den über maritime Verkehrswege etablierten globalen Verflechtungen auseinandersetzten. Die Funktion des Hamburger Hafens als Kreuzungspunkt von Warenwegen, insbesondere vom afrikanischen Kontinent her kommend, wird dabei im Katalog als »Ausgangspunkt für den kuratorischen Entwurf« benannt (Caebel & Kouoh, 2015, S. 13). Die gesamte Ausstellung sei somit als ein »Kunstwerk über die Zirkulation von Gütern und Menschen« (ebd., S. 14) zu begreifen, wobei das Zusammenspiel der gezeigten künstlerischen Positionen »die Zirkulationsbewegungen sinnlich nachvollziehbar machen« sollte (ebd., S. 13).

Die Kunstsoziologin und Kuratorin Mi You arbeitete auf eine ähnliche Weise mit dem Motiv der Seidenstraße, um in der Ausstellungs- und Performancereihe *Transgression and Syncretism*, durchgeführt 2016 im Asia Culture Center Theater in Gwangju, Süd Korea, Fragen von netzwerkbasierter Räumlichkeit und nomadischen Praktiken der Organisation zu fokussieren (You, 2016). Ihr durch historische und gegenwärtige Handelsnetze geprägtes Vorgehen sollte dabei Perspektiven und Praxen in gegenwärtigen künstlerischen und kuratorischen Kontexten eröffnen. Die räumliche Logik der Seidenstraße dient ihr dabei als Ausgangspunkt für eine

network methodology [that] emphasizes the shifts and mutations in networks, so from the historical trade practices along the silk road to railroad projects in the last century, from Western colonial expansion to East Asian adaptation of the capital-

istic world order, from decentralized counter-politics to decentralized control, all testify to the urgency of situated analysis without lapsing into totalizing concepts. (ebd., S. 10)

Als zumindest zeitweise institutionelle Verstetigung der in diesen kursorischen Beispielen angelegten Themen kann das Johan Jacobs Museum in Zürich betrachtet werden. Das von der Jacobs Foundation ursprünglich als Kaffee-Museum initiierte Haus wurde unter der Leitung des Kurators Roger M. Buergerl von 2013 bis zu seiner vorläufigen Schließung im Jahr 2021 zu einer Kunstinstitution weiterentwickelt, die sich ausgehend von Handelsgütern und ihren Transportwegen »den weltumspannenden Verflechtungen unserer Lebenswelt« widmet (Johann Jacobs Museum, 2023a). Als Impulsgeber für diese programmatische Ausrichtung wird auf der Website des Museums Alan Sekula genannt. Entsprechend zeichnete sich auch das Ausstellungsprogramm des Johan Jacobs Museums unter der Leitung Buergerls – welches 2013 mit einer Präsentation von Alan Sekulas *Dockers Museum* (Sekula et al., 2015; Van Gelder, 2014) eröffnet wurde – durch Projekte aus, welche entlang konkreter Warenwege die globale Verflechtung in ihrer materiellen Dimension auf ästhetische Weise herausarbeiteten. Der Schwerpunkt lag dabei, so wird in einer Rückschau auf der Museumswebsite beschrieben,

auf der Erforschung und Darstellung globaler Handelswege und ihrer kolonialen Verstrickungen. Zum Kaffee traten weitere Produkte und Rohstoffe, die für die Geschichte der Moderne entscheidend waren, darunter Kakao, Opium, Seide, Rohöl und Kautschuk (Gummi). In thematischen Ausstellungen, bei denen der Kunst eine Schlüsselrolle zukam, wurden dekoloniale Perspektiven auf die Herkunft der Gegenwart erprobt. (Johann Jacobs Museum, 2023b)

In diese Reihe von musealen und ästhetischen Positionen kann potenziell auch das zukünftige Hafenmuseum eingeordnet werden. Auch hier geht es ausgehend von einem Ort der materiellen Zirkulation (dem Hafen) und den sich darin verschränkenden globalen Warenwegen darum, die überwältigende Komplexität des globalisierten Kapitalismus greifbar zu machen und ein Gefühl für die eigene Position darin anzuregen. Die oben von Kultursenator Brosda formulierte Zielsetzung des Hafenmuseums, durch die »lokale ›Anfassbarkeit‹ [von Globalisierung] in einem Museum das Verstehen komplexer Zusammenhänge [zu] erleichtern« (Brosda, 2017, S. 12), verbunden mit der von Stiftungsvorstand Czech aufgeworfenen Frage: »Was hat das alles mit mir zu tun?« kann als eine fast direkte Paraphrase dieser Prämisse gelesen werden.

Gleichzeitig muss aber Vorsicht angemeldet werden, was die politische Potenz des Hafenmuseums angeht. So anschlussfähig die zu diesem Zeitpunkt identifizierbaren narrativen Strategien des Museums an die deskriptive und analytische Di-

mension der beschriebenen Positionen sind, so unklar ist ihr politisches Ziel. Die entscheidende Frage an dieser Stelle lautet: Was soll erreicht werden mit dieser musealen Erzählung, welche entlang historischer und gegenwärtiger Warenwege die Involviertheit seiner Besucher*innen in globale, sozioökonomische Gemengelagen aufzeigt? Hockenberry et al. (2021) haben eine klare Vorstellung von den Potenzialen solcher narrativen Praktiken. Sie verstehen ihre theoretische Zielsetzung, dem *logistical sublime* entgegenlaufende Imaginationen von globalen Netzwerken der Zirkulation zu entwerfen, explizit als Teil eines politischen Projektes: »[N]ew imaginations can catalyze systemic shifts« (ebd., S. 6), lautet ihre Prämisse. Auch Jameson macht deutlich, dass die von ihm formulierte kulturelle Praxis des *cognitive mapping* eine unmittelbar politische ist. Sein didaktischer Anspruch ergibt sich nicht aus sich selbst, es geht ihm nicht um abstrakte Theoriebildung oder ein Verständnis der Funktionsweisen der globalisierten Gegenwart aus reinem Wissensdurst. Vielmehr ist mit ihm eine explizit politische Hoffnung verknüpft:

These are not merely theoretical issues, but have urgent practical political consequences: as is evident from the conventional feelings of First World subjects that existentially (or ›empirically‹) they really do inhabit a ›postindustrial society‹, from which traditional production has disappeared and in which social classes of the classical type no longer exist – a conviction which has immediate effects on political praxis. (Jameson, 1984, S. 91)

In der Alltagserfahrung der hier implizierten Subjekte spielt die Produktion von Waren und die damit verbundenen materiellen Widersprüche kaum eine Rolle. Das didaktische wie politische Ziel einer Praxis des *cognitive mapping* im Museum oder in anderen ästhetischen oder kulturellen Zusammenhängen besteht laut Jameson also darin, ihnen diese materiellen Kontexte bewusst zu machen und damit die Dringlichkeit der mit ihnen verbundenen politischen Kämpfe. Wie Toscano und Kinkle hervorheben, sind diese Kämpfe nicht zuletzt solche in den Registern der Ästhetik und der Repräsentation:

To *propose* an aesthetic of cognitive mapping under conditions of late capitalism could be taken as an attempt to force into being a certain kind of political visibility and thus to counter the objective, material effects of a dominant regime of representation. (Toscano & Kinkle, 2015, S. 10, H.i.O.)

Damit verbunden ist an zentraler Stelle auch die Frage des Subjektes der kognitiven und ästhetischen Kartierung, die in all diesen Projekten angelegt ist. So implizieren Kartierungen des logistischen Kapitalismus immer einen oder mehrere Standorte, von denen aus die Totalität der globalen Warenströme ins Visier genommen wird. Sie implizieren Subjekte, aus deren Warte die Kartierung vorgenommen wird, eben-

so wie jene, die sie rezipieren, die durch sie in die Lage versetzt werden, ihren eigenen Standort zu fassen.

Das ist auch für das Projekt des Logistischen Museums von großer Bedeutung. Dieses muss sich die Frage stellen, wer sein Publikum ist, für wen es zugänglich ist, welche Subjekte es wie erreichen und affizieren kann. Die oben als Referenzpunkte genannten Projekte sind fast ausnahmslos im Kontext der zeitgenössischen Kunst situiert. Sie implizieren ein tendenziell bildungsbürgerliches Publikum, eines, das mit bestimmten theoretischen und ästhetischen Diskursen vertraut ist. Das Publikum des Hafenmuseums ist zumindest aktuell ein anderes. Dies belegt etwa eine Besucher*innenbefragung aus dem Jahr 2023. Das Publikum wird dort im Vergleich zu anderen Museen, vor allem zu Kunstmuseen, als tendenziell älter, männlicher und im Schnitt mit niedrigerem formalen Bildungsstand beschrieben (Wegner et al., 2023, S. 10). Auch geht es aus anderen Gründen in das Museum als mit der Motivation, die Bedeutung logistischer Infrastrukturen in den Relationalitäten des globalisierten Kapitalismus zu verstehen. So geben ein überwiegender Teil der Befragten als Grund für den Besuch im Hafenmuseum an, das Museumsschiff *Peking* besichtigen oder »Hafenatmosphäre erleben« zu wollen (ebd., S. 29). Ohne dass dies mit einer Wertung verbunden wäre, braucht es hier also möglicherweise andere Strategien, andere Formen der Zugänglichkeit und Vermittlung, andere Formen der Affizierung als im Feld der zeitgenössischen Kunst. Es braucht eine Form der Erzählung, die die Begeisterung für das Maritime und die atmosphärische Qualität des Ortes auffängt und davon ausgehend eine weiter gefasste Perspektive eröffnet. Andere Subjekte des Museums verlangen nach anderen Logistiken des Musealen. Dieser Zusammenhang wird, so viel sei vorweggenommen, in den folgenden Kapiteln auf unterschiedlichen Ebenen eine Rolle spielen: auf der Ebene des Subjektes, das sich im Museum bewegt, das seine Anordnungen von Objekten, Texten und Medien betrachtet und wahrnimmt, das durch sie affiziert wird. Aber auch auf der Ebene desjenigen Subjektes, das in diesen Anordnungen repräsentiert ist, auf das durch sie verwiesen ist, dem in diesen Anordnungen eine bestimmte Position zugewiesen wird. Schließlich wird es um Fragen der Resonanz zwischen Subjekten und den (An)Ordnungen und den darin aktivierten Affekten und Narrativen, aber auch zwischen Subjekten und anderen Subjekten, um Formen der Subjektivierung, die andere Möglichkeiten einer kritischen Kartierung und einer emanzipatorischen Relationalität aufzeigen.

Inwiefern das Hafenmuseum die Perspektive so weit öffnet, ist noch nicht zu sagen. Bezogen auf die Warenkette des Salpeterhandels, die bislang als zentraler narrativer Bezugspunkt des Hafenmuseums betrachtet werden kann, sind jedoch eine Vielzahl möglicher Anknüpfungspunkte denkbar und auch schon latent erkennbar (siehe Kap. 6). Eine Praxis der ästhetischen und kognitiven Kartierung zu realisieren, hieße die historischen und geografischen Bezüge nachzuvollziehen, wel-

che die Wertschöpfungskette des Salpeters mit den Relationen des gegenwärtigen Kapitalismus verbinden. Es gelte dabei zu zeigen, wie etwa im Abbau von Lithium oder Kupfer in der Atacama-Wüste strukturelle und geografische Ordnungen aktualisiert werden, welche zurückzuverfolgen sind zu den quasi-kolonialen Operationsweisen der Salpeterindustrie vor hundert Jahren. Der Hinweis von Stiftungsvorstand Czech, ausgehend vom Mobiltelefon im Container im Hamburger Hafen die Komplexität dieser Zusammenhänge zu entfalten, verankert dies wiederum in der Alltagserfahrung der Besucher*innen. So ist das Smartphone das wohl prägnanteste Signum der medialen sowie ökonomischen Verstrickungen unserer Gegenwart. Es ist nicht nur selbst ein Knotenpunkt von Kommunikationsnetzen, sondern verweist auch in seiner Materialität auf einen komplexen Wertschöpfungsprozess, in dem Menschen, Rohstoffe und Produktionsmittel auf unterschiedlichste Weise zueinander in Beziehung gesetzt werden. Diese Verknüpfungen reichen, wie auch Toscano und Kinkle (2015, S. 194) ausführen, nicht nur nach China, also den Ort seiner finalen Montage. Sie umfassen ebenso den Abbau von seltenen Erden in der Demokratischen Republik Kongo und von Kupfer und Lithium in Chile, teils an denselben Orten, an denen zur Zeit der vorletzten Jahrhundertwende Salpeter abgebaut wurde. Sie umfassen Finanzspekulationen an den Börsen von New York, London oder Hong Kong sowie ein komplexes Netz logistischer Infrastrukturen, innerhalb derer der Hamburger Hafen nur einer von vielen Punkten ist. Eine im beschriebenen Sinne logistische, kartographische Erzählung müsste diese Prozesse in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit erfassen und nachvollziehbar machen. Sie müsste zeigen, wie etwa der Lithiumabbau in Chile untrennbar verbunden ist mit Umweltkatastrophen und Trinkwassermangel, wie auf den Schifffahrtsrouten über die Ozeane systematisch Arbeitnehmer*innenrechte ausgehebelt und an allen Stellen der Produktion hochgradig prekäre, rassifizierte Arbeitsregime mobilisiert werden (Campling & Colás, 2018). Auch müsste sie die Kämpfe entlang dieser Verflechtungen in den Blick nehmen, müsste zeigen, wie etwa Indigene Communities gegen den Extraktivismus der Lithiumindustrie in der Atacama-Wüste kämpfen (Jerez et al., 2021). Zuletzt müsste sie begreifbar machen, wie all das schließlich in dem Handy im Container im Hamburger Hafen zusammenläuft und damit untrennbar mit der Lebensrealität der Museumsbesucher*innen verwoben ist. Dabei dürfte sie jedoch nicht auf einzelne offensichtlich problematische Warenketten fokussieren, wie auch Toscano und Kinkle schreiben: »The focus on infamous commodities frames them as an exception in a world where ›normal‹ trade is thought to unfold with complete transparency and free of gross exploitation.« (Toscano & Kinkle, 2015, S. 194). Sie müsste sich vielmehr mit den systemischen Zusammenhängen dahinter beschäftigen und nach den operativen Logiken fragen, entlang derer all diese Zusammenhänge mit den ökonomischen Strukturen hier und an anderen Orten der Welt verwoben sind.

4.4 Kondensat I

Das Potenzial für kritische Perspektivierungen globaler Waren- und Kapitalströme findet sich bereits in der Frühphase der Planungen zum Deutschen Hafenmuseum. Ohne dies begrifflich so zu bezeichnen, sind die Überlegungen der Museumsmacher*innen deutlich von einem logistischen Blick durchzogen. Entlang konkreter Warenketten – exemplarisch gezeigt am Beispiel des Salpeterhandels – wird die Materialität und Komplexität globaler Verflechtungen in den Blick gerückt, wird der Desorientierung im globalisierten Spätkapitalismus mit einer logistisch informierten Praxis des *cognitive mapping* begegnet. Dies, so zeigte sich, kann als eine kritische Intervention in hegemoniale Imaginationen von Logistik verstanden werden, die deren politische und welterzeugende Dimension herausstellt und zudem die Involviertheit individueller Subjekte in die globale Komplexität des Spätkapitalismus aufzeigt und greifbar macht.

Welche Rolle diese Potenziale in der weiteren Entwicklung des Museums spielen werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar. Zu vorläufig und abstrakt sind dafür zumindest die mir in der Forschung zugänglichen Überlegungen. Zu unklar ist, in welcher Form und mit welcher diskursiven Ausrichtung sie schließlich der musealen Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden und wie sie sich gegenüber den benannten Tendenzen der Abstraktion, der nostalgischen Verklärung oder der technoloieoptimistischen Entpolitisierung verhalten.

Nun ließe sich einwenden, dass im Hafenmuseum kein solcher Anspruch formuliert wurde. Welcher Wert liegt also darin, seine konzeptionellen Grundlagen vom Standpunkt eines vergleichsweise jungen, spezialisierten und weitgehend akademischen Diskurses aus zu analysieren? Die Antwort lautet: Wenn der Begriff der Logistik und die durch ihn bezeichneten Phänomene als analytische Brille für eine kritische Betrachtung der globalisierten Gegenwart ernst genommen werden sollen (was, wie in Kapitel 3 herausgearbeitet, die Grundannahme dieser Arbeit darstellt), so gilt es auch, diejenigen Dispositive in den Blick zu nehmen und kritisch zu beleuchten, in denen logistische Praktiken und Phänomene verhandelt und imaginiert werden. Ob diese diskursiven, repräsentativen und ästhetischen Strategien dabei explizit mit dem Begriff der Logistik operieren oder mit diesem nur implizit über ihren Gegenstand verbunden sind, ist für die vorliegende Analyse zweitrangig. Logistik ist als treibendes Paradigma des gegenwärtigen Kapitalismus nicht zuletzt deshalb so mächtig, weil sie weithin als apolitisch, neutral und folglich unschuldig erscheint und sich so den Möglichkeiten kritischer Intervention entzieht. Für eine kritische Auseinandersetzung ist es also zentral zu untersuchen, woher diese ideologische Vorstellung einer neutralen Logistik kommt, wie und wo sie zirkuliert und welche Effekte sie entfaltet.

Damit ist auch auf die gesamtgesellschaftliche Funktion von Museen verwiesen, Wissen auf eine bestimmte Weise zu organisieren und zu vermitteln, die nicht losgelöst von, sondern im Gegenteil in enger Anbindung an die diskursive Verfasstheit einer Gesellschaft funktioniert. Eine aus der Perspektive logistiktheoretischer Debatten formulierte Kritik bedeutet daher auch keine individualisierte Kritik am Hafenmuseum und den an seiner Entwicklung beteiligten Kurator*innen, Wissenschaftler*innen, Manager*innen oder Politiker*innen. Sie versteht deren Praxis vielmehr als Bezugspunkte, um Verflechtungen zwischen dem Musealen und dem Logistischen herauszuarbeiten und anhand dieser die Potenziale eines Logistischen Museums aufzuzeigen.

5. Logistik Ausstellen im Museum aan de Stroom

Die bisher angestellten Überlegungen zum Logistischen Museum fußen vor allem auf Vorstellungen und Ideen, die im Entstehungsprozess des Hafenmuseums formuliert wurden. Diese bilden den Grundstock eines zukünftigen Museums, das potenziell die Voraussetzungen mitbringt für eine Institution, die Logistik als »conceptual lens« (Gambino et al., 2021, S. 8) in Stellung bringt und so die Betrachtung globaler Warenströme zum Ausgangspunkt einer kritischen, politisch ermächtigenden Ausstellungspraxis macht.

Dabei ist Ausstellen ebenso wie die Rezeption von Ausstellungen zuallererst ein materielles und räumliches Phänomen. Eine Ausstellung entfaltet ihre Wirkung nicht in Konzeptpapieren oder in Hintergrundgesprächen mit Kurator*innen, wie sie die Grundlage des vorherigen Kapitels bildeten, sondern indem Besucher*innen sich durch den Ausstellungsraum bewegen, Objekte betrachten, Texte lesen, Filme schauen oder sie sich dazu entscheiden, all das nicht oder nur selektiv zu tun. So schreibt die Kunsthistorikerin Beatrice von Bismarck:

Das in und durch Ausstellungen öffentlich werdende [...] schließt [...] Elemente mit ganz unterschiedlichem Status ein – von Artefakten über die verschiedenen zum Einsatz gebrachten Displaymittel bis zur architektonischen oder urbanen Rahmung. Sie sind Bestandteil der kuratorischen Situation, treten, während sie an der Präsentation von Exponaten mitwirken, ihrerseits in Erscheinung und sind Bausteine von Narrativen. (Bismarck, 2021, S. 45)

Dabei spielen sinnlich-körperliche Aspekte eine zentrale Rolle. So sind das in Ausstellungen evozierte Wissen und die eine Ausstellung durchziehenden Narrative nicht nur in den bewusst kuratierten und von den Besuchenden rational verarbeiteten Ausstellungselementen angelegt. Ebenso entfalten sich in Ausstellungen eher affektive als kognitive, eher sensorische als reflexive Formen von Erfahrung und Erkenntnis. »The narrative vehicle of the museum is particularly powerful because of its multi-dimensionality«, schreiben Hanks, Hale und MacLeod (2012, S. xxi), und weiter: »[It] represents a fully embodied experience of objects and media in three-dimensional space, unfolding in a potentially free-flowing temporal sequence.«

(ebd.) In der Ausstellungserfahrung verbinden sich also räumliche und zeitliche Komponenten, wird einerseits die Zeitlichkeit des Erzählten im Raum vermittelt und andererseits der Raum in der Bewegung und sinnlichen Begegnung zeitlich erfahrbar.

Nachdem auf den vorherigen Seiten das narrative Grundgerüst des Hafenmuseums beschrieben und logistiktheoretisch gerahmt wurde, gilt es nun, diese materiellen und sinnlichen Elemente des Musealen in den Blick zu nehmen. Es geht dabei um die je »spezifische[n] Formen und Verfahren ästhetischer Erkenntnis [...], die sich in der Begegnung mit Ausstellungskonstellationen, mit spezifischen Objekten, deren materieller und medialer Verfasstheit sowie dem konkreten Präsentationskontext einstellen kann« (Werner, 2019, S. 12). Es geht darum, die vielgestaltige und -dimensionale »Maschinerie des Museums« (Martinz-Turek, 2009, S. 27) freizulegen, mit deren Hilfe die im Abstrakten formulierte Storyline realisiert und in materielle Anordnungen übertragen wird.

Diese Maschinerie existiert im Hafenmuseum bislang jedoch nur rudimentär. Sowohl seine Sammlung als auch zukünftige Ausstellungen stehen am Anfang ihrer Entwicklung und werden erst in den kommenden Jahren, in Resonanz mit der beschriebenen ersten Storyline, Gestalt annehmen. Um die räumlichen, ästhetischen und materiellen Operationsweisen, die einer Musealisierung von Logistik zu Grunde liegen, einkreisen zu können, werde ich mich daher im Folgenden vom Hafenmuseum ab- und dem Museum aan de Stroom in Antwerpen zuwenden. Dort ist nichts mehr vorläufig, das Museum ist seit über zehn Jahren geöffnet und erlaubt es daher zu untersuchen, wie Storylines in konkrete architektonische und museale Arrangements übersetzt werden bzw. wie sie in der körperlich-situierten Erfahrung der Ausstellung erst entstehen. Auf methodologischer Ebene ergänzen die folgenden Ausführungen damit die Betrachtung des Hafenmuseums, das zum jetzigen Zeitpunkt (2026) vor allem als potenzielles Museum zu verstehen ist, als Vielheit möglicher, in den bestehenden Überlegungen latent angelegter Museen. Das MAS ermöglicht demgegenüber Einblicke in die materielle Gestalt, in die narrativen und gestalterischen Zusammenhänge eines Museums, das, wenn institutionell auch anders gelagert, auf inhaltlicher Ebene einen ähnlichen Anspruch verfolgt wie das Hafenmuseum: die Welt zu erklären anhand maritimer Warenwege und Handelsbeziehungen, anhand von Fragen der globalen Logistik.

Ich werde mich zunächst der räumlichen Dimension des Museum aan de Stroom und insbesondere der Ausstellung *Freight – About the Port, People and Cargo* zuwenden. Mich interessiert, wie die architektonischen Anordnungen und Aufteilungen der Ausstellung mit ihrer narrativen Dimension, mit ihrer Storyline verwoben sind und welche Rolle logistische Logiken innerhalb dieses Verhältnisses spielen. Anschließend werde ich den Blick auf den Teil der Ausstellung fokussieren, der die Kolonisierung des Kongos und die Zirkulation von Waren zwischen Antwerpen und der Kolonie behandelt. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, wie sich

die Relationen der kolonialen Logistik und die untrennbar mit diesen verbundenen Gewaltverhältnisse in Objekten repräsentieren lassen und welche Auslassungen dabei zu beobachten sind. Im abschließenden Teil wende ich mich schließlich der Frage des musealen Subjektes und dessen Betrachtung unter logistischen Vorzeichen zu. Wo, so lautet hier die zentrale Fragestellung, findet Subjektivität, finden Menschen einen Ort im Arrangement der Dinge im Museumsraum? Dafür werde ich ausgewählte Positionen der Black Studies rezipieren, die an Fragen des Logistischen anschließen und diese mit machtkritischen und subjekttheoretischen Blicken auf das Museum in Resonanz setzen. All diesen Fragen nähere ich mich ausgehend von autoethnografischen Erkundungen des Museums, um so die Ebene des Sensorischen innerhalb der Ausstellungserfahrung zu zentrieren. Diese wird mit weiterem empirischen Material, vor allem Interviews mit den Kuratoren und einem beteiligten Künstler, angereichert, und als Ausgangspunkt für theoretische Reflexionen aktiviert.

5.1 Logistiken des musealen Raumes

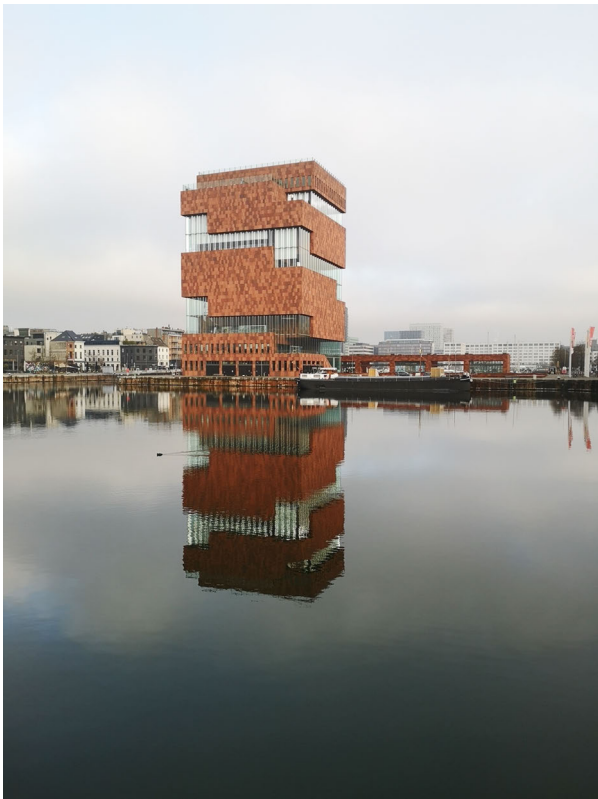
Logistik ist ein räumliches Phänomen. Diese Feststellung gilt für die Betrachtung kapitalistischer Lieferketten, die nicht nur auf spezialisierten lokalen Infrastrukturen wie Hafenanlagen und Verladezentren basieren, sondern auch auf globaler Ebene einen spezifischen Raum der Waren- und Kapitalzirkulation erzeugen. Ebenso gilt sie aber, so behaupte ich, für das Museum, das sich seinerseits durch geplante infrastrukturelle Anordnungen und räumliche Muster der Zirkulation auszeichnet. Diese räumliche Dimension einer musealen Logistik steht im Zentrum der folgenden Ausführungen. Es gilt dabei zu zeigen, wie der architektonische Raum des Museums und insbesondere der Ausstellung *Freight – About the Port, People and Cargo* mit einer Ausstellungserzählung verwoben ist, die, analog zu der des Hafenmuseums, als eine logistische Erzählung charakterisiert werden kann. Dies eröffnet einen Blick auf die logistische Dimension des Ausstellungsraumes selbst, der sich durch ein komplexes Netz von Bezügen durch Raum und Zeit auszeichnet und damit die relationale Perspektive des Logistischen Museums in räumlicher Hinsicht greifbar macht.

Narrativer Raum

Das Museum aan de Stroom liegt im Antwerpener Stadtteil Het Eilandje, einem Stadtteil, wie man ihn in vielen Hafenstädten findet: Früher geprägt durch Hafenumschlag und weiterverarbeitende Industrie, ab Mitte des 20. Jahrhunderts in weiten Teilen brach gefallen und ab der Jahrtausendwende schrittweise reurbanisiert. Wo früher Stück- und Schüttgut verladen wurde, glänzen nun die Fassaden moderner Apartment- und Bürogebäude, flanieren Tourist*innen. Die Eröffnung des MAS im Jahr 2010 gilt nicht nur als entscheidender Katalysator dieser jüngsten Entwicklung, es ist auch – neben Zaha Hadids »Port House« einige hundert Meter weiter – eine der spektakulärsten Architekturen des Stadtteils und eines der meistfrequentierten Ziele für Tourist*innen in der Stadt (Montanari, 2013). Das Museumsgebäude liegt am Rande eines ehemals kommerziell genutzten Hafenbeckens aus dem 19. Jahrhundert, dem Bonapartedok, an dessen Anlegern nun Segelyachten und Sportboote liegen (Abb. 1). Die Fassade besteht aus einem Mosaik roter Sandsteinplatten, das von großzügigen Fensterflächen unterbrochen wird. Die quaderförmige Kubatur in Verbindung mit den variierenden Farbschattierungen der Steinplatten erinnert an gestapelte Frachtcontainer und evokiert damit bereits von außen Assoziationen mit dem maritimen Schwerpunkt des Museums. In seinem Inneren ist das Museum durch offene Rolltreppen erschlossen, über die ich vom Eingangsbereich, in dem sich die Kassen und die Garderobe befinden, auf das erste der insgesamt sechs Ausstellungsgeschosse gelange. Von hier bietet sich mir durch eine meterhohe Fassade aus gewelltem Glas ein Panoramablick über das angrenzende Hafenbecken.

Die Museumswissenschaftlerin und Architektin Elena Montanari bezeichnet diesen kostenlos zugänglichen Raum als »vertical boulevard« (ebd., S. 498). Als solcher sei er nicht nur »distribution area«, sondern auch »a living public place, where cultural activities and temporary installations take place« (ebd.). Je höher ich über die Rolltreppen die Stockwerke hinaufgleite, desto weiter wird der Blick. Jedes der Geschosse ist dabei um 90 Grad rotiert, sodass auch die Ausrichtung der Panoramascheiben sich von Stockwerk zu Stockwerk verändert. Der Architekturkritiker Mark Lamster (2011) spricht in seiner Besprechung des Gebäudes von einer »corkscrewing street«, und in der Tat fühlt sich mein Weg über die immer weiter rotierenden Rolltreppen an, als schraubte ich mich von unten nach oben durch das Gebäude.

Abbildung 1: Gebäude des Museum aan de Stroom



Quelle: Eigene Abbildung

Der eigentliche Ausstellungsbereich ist indes als »black box« (Montanari, 2013, S. 498) konzipiert. Er besteht aus in sich geschlossenen Containern, die in die offene Architektur des Gebäudes hineingeschoben sind. Sie sind von außen nicht einsehbar, verborgen hinter blickdichten Türen und den roten Steinwänden des Boulevards. Willem Jan Neutelings, Gründer des für den Bau verantwortlichen Architekturbüros *Neutelings Riedijk Architects*, wird dazu in der Architekturzeitschrift *bauwelt* wie folgt zitiert:

Indem man eine dieser Boxen betritt, geht man einen Schritt zurück in die Vergangenheit, in eine heute nicht mehr existente Stadt. Wieder draußen, sieht man auf eine lebendige Stadt. Wie bei Alice im Wunderland lassen sich immer neue Türen öffnen, um dahinter eine andere Geschichte über die Stadt zu entdecken. (zit.n. Geldorf, 2011)

Ähnlich wie das Deutsche Hafenmuseum ist das MAS ein vergleichsweise neues Museum. Erst im Jahr 2011 wurde es, aufbauend auf den Sammlungsbeständen u.a. des Maritimen Museums und des Ethnografischen Museums Antwerpens, in dem beschriebenen Gebäude eröffnet. Im Mittelpunkt seines Ausstellungsprogramms steht seitdem die globale Vernetzung Antwerpens in Vergangenheit und Gegenwart, wie es auf der Museumswebsite heißt:

The MAS aims to be an international and pioneering museum about the global connectedness between people and collections from different cultures and environments. With a river of tales, viewed from multiple perspectives, we engage everyone to be curious about the present, past and future of Antwerp and the world. (MAS, 2021e)

Laut Montanari ist das Leitmotiv des Museums, das sich in allen Ausstellungen des Hauses wiederfindet, die »exploration of the multi-layered traces of the commercial, social and cultural flows and the contribution of these exchanges to the local identity.« (Montanari, 2013, S. 499) Die zentrale Verwendung von Metaphern und Formulierungen wie Flow und Konnektivität oder auch dem *river of tales* als strukturierendes Element der Erzählung macht deutlich, dass es sich auch hier um eine logistische Storyline im in Kapitel 4 formulierten Sinne handelt. Das MAS zeichnet in seinen Ausstellungen das Bild einer Stadt, die geprägt ist durch ihre Funktion als Knotenpunkt innerhalb der Ströme von Dingen, Menschen und Ideen. Gleichzeitig ist es ein maritim ausgerichtetes Stadtmuseum, das ausgehend von der Prägung der Stadt durch den Hafen die Geschichte und Gegenwart Antwerpens erzählt. Auch wenn der Hafen dabei weniger explizit in den Mittelpunkt gestellt wird, als es in den Überlegungen zum zukünftigen Deutschen Hafenmuseum der Fall ist, bildet er doch den mindestens impliziten Ausgangspunkt der Erzählung. Er wird gewisser-

maßen als Schnittstelle adressiert, in der sich die genannten Ströme kreuzen und die zwischen dem Lokalen und dem Globalen vermittelt, zwischen »Antwerpen in der Welt und [der] Welt in Antwerpen« (MAS, 2021a).

Diese grundlegende Storyline des MAS, die das Beziehungsgeflecht zwischen Stadt, Hafen und Welt zum Gegenstand hat, spiegelt sich bereits in der architektonischen Aufteilung des Gebäudes wider. Diese setzt das Museum durch Blickverbindungen in Beziehung zur Stadt, aber auch zum Hafen, »projecting an ever-expanding and ever-changing view on the city, the port and the river« (Montanari, 2013, S. 498). Die Panomarascheiben eröffnen mir auf meinem Weg durch das Gebäude Ausblicke über architektonische Landmarken des Stadtpanoramas, über historische Hafenbecken im neu errichteten Waterfront-Stadtteil, sowie, wenn auch in einiger Entfernung und nur bei guter Sicht erkennbar, auf die Containerbrücken des kommerziellen Hafens am anderen Ufer der Schelde. Diese Verflechtung von Museum, Stadt und Hafen wird mit einer komplexen Zeitlichkeit verwoben, die auf dem Boulevard in Richtung der Gegenwart ausgerichtet ist, in den Black Boxes der Ausstellung jedoch Tiefenbohrungen in eine mal mehr, mal weniger entfernte, teils bis in die Gegenwart oder gar Zukunft reichende Vergangenheit vornimmt. Hier zeigt sich die narrative Potenz räumlicher Anordnungen, der »inherently spatial character of narrative and storytelling and their potential to connect with human perception and imagination« (Hanks et al., 2012, S. xxi). Ohne dass auch nur ein einziges Exponat oder ein einziger Wandtext präsentiert würde, wird hier bereits die Storyline des Museums im Raum materialisiert, bin ich als Besucher bereits mit den wesentlichen räumlichen und zeitlichen Bezugnahmen konfrontiert, die seinem narrativen Anliegen zu Grunde liegen.

Bis zu diesem Punkt, auf dem Boulevard stehend und seinen sich verändernden Ausblicken über Stadt, Fluss und Hafen folgend, sind all diese Relationen vor allem lokaler Natur, verweisen auf räumliche und zeitliche Koordinaten der Stadt Antwerpen. Die museale Beschäftigung mit Fragen des Logistischen, die Musealisierung von Logistik also, verlangt jedoch nach einer globalen Perspektive. Diese tritt in den eigentlichen Ausstellungsräumen, den Black Boxes, deren Eingänge ich auf meinem Weg nach oben passiere, in den Vordergrund. So erzählt etwa die Ausstellung *Antwerpen à la Carte* von der Vielfalt der kulinarischen Kulturen der Stadt und begründet dies u. a. historisch mit den über den Hafen importierten Gütern sowie den Migrationsbewegungen, die sich in enger Anbindung an diese Güterströme formierten. Die Ausstellung *Life and Death* (bis August 2022) nimmt Sterbe- und Trauerrituale aus verschiedenen kulturellen Kontexten in den Blick und folgt deren Spuren innerhalb Antwerpens. In dieser Konstellation der Themensetzungen, die um die implizit maritime Programmatik »Antwerpen in der Welt und die Welt in Antwerpen« (MAS, 2021a) herum kreisen, ist mit Blick auf Fragen des Logistischen eine Ausstellung von besonderem Interesse. Es handelt sich dabei um die Ausstellung *Freight – About the*

Port, People and Cargo, die im Jahr 2021 eröffnet wurde und die auch den Anlass meines Besuches im Museum aan de Stroom darstellt.

Abbildung 2: Hauptraum der Ausstellung *Freight – About the Port, People, and Cargo*



Quelle: Eigene Abbildung

Als ich den Hauptraum der Ausstellung im sechsten Stock des Museums betrete, sehe ich mich mit einer Fülle von Displays konfrontiert. Der Raum ist gut zehn Meter tief und etwa dreimal so breit. Mehrere Podeste ragen in regelmäßigen Abständen in den Raum und unterteilen ihn in eine Reihe von Abschnitten, die entlang der rechten Wand durch einen durchgehenden Korridor verbunden sind (Abb. 2). Hieraus ergeben sich sechs durch Pulte und Stellwände voneinander getrennte Nischen, in denen in Pultvitritten, freistehend auf dem Podest oder gehängt an Wänden verschiedene Exponate präsentiert werden. In einem Text an der Wand des Eingangsbereiches wird ausgeführt, um welche Fragen es der Ausstellung geht:

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? *Freight* tells about people and their extraordinary encounters. How did these really happen? And did trade take place on an equal footing? What about colonial exploitation? Seagoing ships brought wealth to Antwerp. What traces did this leave behind elsewhere?

Hier ist der Hafen und der von ihm ausgehende Seehandel nicht nur erzählerischer Hintergrund oder Sinnbild für einen diffusen Kosmopolitismus, sondern wird explizit und vordergründig als zentraler Gegenstand der Erzählung eingeführt. Die Geschichte der Stadt wird als eine Geschichte des maritimen Handels erzählt, von der Frühgeschichte Antwerpens als Handelsstützpunkt der Wikinger bis zum Containerhafen der Gegenwart. In einem Konzeptpapier der Ausstellung aus dem Jahr 2019 ist dieser Ansatz wie folgt beschrieben:

Ziel der Ausstellung ist es, eine umfassende Geschichte zu erzählen und die Interaktion zwischen Antwerpen und der Welt anhand einer möglichst vielfältigen Sammlung zu zeigen [...]. Die zentrale Frage lautet: Was kommt aus der Welt nach Antwerpen und was bringt der Hafen in die Welt zurück? (Boele, 2019, Übers. DeepL)

Im Mittelpunkt steht die verbindende Funktion des Hafens bzw. des maritimen Warentransports oder, anders formuliert, die welterzeugende Dimension der Logistik, die Orte und Menschen über große Distanzen zueinander in Beziehung setzt und dadurch in ein globales Gefüge der ökonomischen, politischen und kulturellen Relationalität integriert.

Die räumlichen Abschnitte, die durch die Ausstellungsarchitektur erzeugt werden und in denen die Objekte platziert sind, erinnern dabei nicht zufällig an die Form von Hafenbecken. Vielmehr sind sie, wie mir der Kurator Vincent Boele im Interview erzählt, im Ausstellungskonzept als »Docks« betitelt. Dies sei eine Idee des Szenografen Koen Bouvée gewesen, welcher, so eine interessante Randnotiz, vor seiner gestalterischen Laufbahn als Kapitän zur See gefahren sei (Vincent Boele, Interview am 14.01.2022). Jedes dieser sechs Docks, so das zentrale räumliche und erzählerische Prinzip der Ausstellung, repräsentiert einen Abschnitt der Geschichte Antwerpens und seines Hafens: So beschreibt der Abschnitt 850–1000 n. Chr. die Frühgeschichte der Stadt, 1794–1814 die Besetzung Antwerpens durch Napoleon, 1885–1960 die Zeit der belgischen Kolonialherrschaft im Kongo, und immer so weiter, bis hin zu dem mit »Freight Traffic Today« überschriebenen Ausstellungsteil, der die Jahrzehnte ab den 1970er Jahren, also ab dem endgültigen Siegeszug des Frachtcontainers behandelt. Die Docks stellen folglich nicht nur Einschnitte in den Raum dar, sondern isolieren dabei bestimmte zeitliche Zusammenhänge und machen sie darstellbar, setzen Fixpunkte in der unüberschaubaren Komplexität der viele Jahrhunderte umfassenden Geschichte.

Gleichzeitig erfüllen die Docks aber nicht nur eine trennende, unterteilende Funktion, sondern präsentieren sich mir bei meinem Ausstellungsbesuch auch als zeitliches wie räumliches Kontinuum. Ihre serielle Anordnung lädt dazu ein, sie nacheinander zu durchlaufen, sich in den Fluss der Ausstellungs-dramaturgie zu begeben. Ich beginne mit dem ersten ganz links im Raum gelegenen Dock und

betrachte archäologische Ausgrabungsfunde früher Siedlungsspuren, Schmuckstücke aus Bernstein und das Modell eines Wikingerschiffes. Von dort ausgehend arbeite ich mich von Dock zu Dock durch den Raum, betrachte Marine- und Historiengemälde, Gebinde von Tabak und anderen Kolonialwaren, goldene Artefakte, Möbelstücke aus tropischen Hölzern, Waffen, Verladewerkzeuge und vor allem Schiffsmodelle. Wie ein roter Faden ziehen sich letztere durch die Ausstellung, wirken wie verbindende Elemente zwischen den einzelnen Docks und den historischen Momentaufnahmen. Wie ich später in den Unterlagen einer Konzeptpräsentation von 2019 lese, ist dies ein durchaus intendierter Effekt. So heißt es dort: »Die Schiffsmodelle werden auf dem Sockel der Vitrine in der ganzen Halle aufgestellt und bilden so einen historischen Faden.« (MAS, 2019, Übers. DeepL) Ein weiteres, in jedem Dock wiederkehrendes Element sind von Innen erleuchtete Weltkugeln, auf denen ein Netz von Verbindungslinien zwischen den Kontinenten eingezeichnet ist. Diese repräsentieren die Handelsrouten und Seewege, die sich zur Zeit des jeweils behandelten historischen Abschnitts in Antwerpen kreuzten. Im ersten Abschnitt reichen die Linien nicht weiter als bis in den Nord- und Ostseeraum, werden aber von Dock zu Dock immer zahlreicher und immer länger, bis auf dem letzten Globus am Ende des Raumes ein dichtes Liniennetz alle Kontinente und Ozeane umspannt. Parallel dazu wandeln sich die gezeigten Modelle von Wikingerschiffen zu Koggen, von Segelbarken zu Dampfern und schließlich zu modernen Dieselfrachtern.

In dem Nebeneinander von Waren, Schiffsmodellen und Globen präsentiert jedes Dock eine Momentaufnahme der zum jeweiligen Zeitpunkt wirksamen globalen Vernetzung. Wie zuvor für das Hafenmuseum beschrieben, ist es auch hier das logistische Netz der Zirkulation, das als zentrales Motiv den Ausgangspunkt der Erzählung ausmacht: Was wird gehandelt, welche Waren werden im Antwerpener Hafen umgeschlagen? Von wo kommen diese, wo gehen sie hin? Mit welchen technischen Hilfsmitteln werden sie transportiert? Welche kulturellen und politischen Effekte entfalten die Handelsnetze in Antwerpen und anderswo? Diese Fragen werden an der Schnittstelle zwischen dem Lokalen und dem Globalen platziert, zwischen der Stadt Antwerpen und denjenigen Orten, mit denen die Stadt über die im Hafen zusammenlaufenden Ströme von Waren, Menschen und Ideen in Beziehung steht – zwischen »Antwerpen in der Welt und die Welt in Antwerpen« (MAS, 2021a).

Der Museumsraum als logistischer Raum

Es gibt also einen klaren Zusammenhang zwischen der architektonischen Aufteilung des Ausstellungsraumes und den dadurch induzierten Laufwegen einerseits und den in der Ausstellung präsentierten Erzählungen andererseits. Die Architekturtheoretikerin Sophia Psarra (2009) schreibt zu der Frage, wie architektonische Gestaltung und die Produktion von Narrativen zusammenhängen:

The interest is less in identifying the narrative dimension of buildings or their intended signification than in describing the formal, spatial and cultural mechanisms that give different shape and form to meaning in different buildings. (ebd., S. 3)

Um diese Mechanismen der räumlich situierten Bedeutungsproduktion soll es auch im Folgenden gehen. Dabei sind vor allem zwei Dimensionen von Interesse. Zum einen geht es um die Anordnung und Aufteilung des Raumes, um seine »geometric properties independently of a situated observer, such as symmetry, rhythm, alignment, congruence, or repetition« (ebd., S. 7). Im Falle des MAS wäre das die szenografische Strukturierung des Raumes in sechs Docks sowie die kuratorische Entscheidung, in jedem dieser Docks einen bestimmten zeitlichen Abschnitt zu situieren und mit Exponaten und Medien darstellbar zu machen. Zum anderen muss das tatsächliche Erleben des Raumes, die körperlich situierte, sensorische Erfahrung, die ich und andere Besucher*innen während des Museumsbesuches machen, in den Blick genommen werden. Dabei geht es vor allem um die Bewegung, die durch die Aufteilung und Gestaltung des Raumes initiiert wird, also um meinen Weg von Dock zu Dock, durch die verschiedenen historischen Abschnitte hindurch, in dem sich das chronologische Narrativ, die Abfolge von Momenten der globalen Vernetzung, erst realisiert.

Die Verschaltung von planvoller Aufteilung des Raumes, seiner körperlichen Erfahrung durch Bewegung und der Produktion von Narrativen bzw. Bedeutung, die mich hier vor allem interessiert, stellt auch Psarra in den Vordergrund, wenn sie schreibt: »[T]he interaction between the conceptual and the perceptual is conditioned by different degrees of geometrical control imposed on visual fields experienced through movement.« (ebd., S. 13) Was ich im Raum sehe und wahrnehme, in welcher Abfolge und innerhalb welcher relationalen Ordnung, entlang welcher Route ich mich durch die Ausstellung bewege, ist konstitutiv dafür, wie sich die abstrakte Planung des Raumes und seine tatsächliche Erfahrbarkeit zueinander verhalten. Es geht also um die räumlichen Ordnungen und Logiken, die nicht nur meine Bewegung steuern, sondern die in dieser Bewegung auch bestimmte Narrative und Bedeutungszusammenhänge entfalten.

Diese Ordnungen und Logiken, so möchte ich hier argumentieren, lassen sich unter der Kategorie des Logistischen analysieren. Das impliziert eine Verschiebung von der Betrachtung der in und mit den räumlichen (An-)Ordnungen produzierten Erzählung hin zu einer logistiktheoretischen Betrachtung dieser (An-)Ordnungen selbst, der darin implizierten Verteilung und Steuerung von Körpern, Objekten und Narrativen im Raum. Die Frage lautet dann nicht länger nur, wie sich die Narrative der Ausstellung zu logistikkritischen Debatten verhalten, ob und wie also im Ausstellungsraum eine kritische Befragung der relationalen Zusammenhänge

des globalen Warenverkehrs entwickelt wird. Sie zielt vielmehr darauf ab, inwiefern der Raum der Ausstellung selbst als ein logistischer Raum bezeichnet werden kann, inwiefern seine geometrischen und narrativen Ordnungen logistische Ordnungen sind.

Diese Perspektive bietet sich insofern an, als Logistik an zentraler Stelle eine Praktik der Raumproduktion ist (siehe Kap. 3). Sie verknüpft Orte und Akteure zu strategischen Netzwerken, zu räumlichen Gefügen, innerhalb derer sich ein stetig optimierter Prozess der Zirkulation vollzieht, die den Prozess der Wertschöpfung räumlich fragmentieren und modulieren. Dabei agiert sie auf verschiedensten Maßstabsebenen, von interkontinentalen Netzen der Arbeitsteilung hin zu algorithmisch prozessierten Bewegungsabläufen innerhalb von Lagerhäusern und Versandzentren. Gleichzeitig organisiert sie nicht nur vorhandene Räume, sondern bringt diese gemäß einem Imperativ der Zirkulation und Modulation immer neu hervor (Coe, 2020, S. 2).

Bereits Ende der 1970er Jahre skizziert der Philosoph Henri Lefebvre (2009 [1978]), gewissermaßen als Logistikkritiker *avant la lettre*, das Konzept eines »logistical space« (ebd., S. 236). Den Raum der kapitalistischen Produktionsweise beschreibt er dabei als gleichzeitig homogen und fragmentiert: Homogen sei er insofern, als er sich selbst und alles in ihm in die Form vergleichbarer und (aus-)tauschbarer Einheiten bringe. Fragmentiert sei er, indem er dabei in diskrete Einheiten zerlegt und in »lots and parcels« verkauft und gehandelt werde, was gewissermaßen die Vorbedingung für seine Integrierung in die logistischen Kreisläufe des Tausches darstelle (ebd., S. 233). Ausgehend von dieser gegenläufigen Bewegung der Zerteilung und Vereinheitlichung beschreibt Lefebvre schließlich die globale Ordnung eines »homogeneous, logistical, opticogeometrical, quantitative space« (ebd., S. 238), die sich – wenn auch selten direkten Bezug auf Lefebvre nehmend – im Zentrum vieler jüngerer Auseinandersetzungen mit Logistik wiederfindet.

Einer ähnlichen raumproduktiven Dialektik von Fragmentierung und Homogenisierung folgen auch die architektonischen Ordnungen des Museum aan de Stroom. Die eingangs beschriebene Unterteilung des Gebäudes in einen offenen Boulevard, von dem aus sich dynamische Ausblicke auf die gegenwärtige Stadt, ihren Hafen und den Fluss bieten und die baulich wie gestalterisch davon abgegrenzten Ausstellungsräume, die zeitlich auf die Vergangenheit und räumlich auf das Globale ausgerichtet sind – all das sind »lots and parcels« innerhalb der räumlichen Logistik des Musealen. Sie nehmen Einschnitte in den Raum vor, zerteilen ihn in Einheiten und versehen diese mit je spezifischen narrativen Funktionen und raumzeitlichen Bezugnahmen. Deutlicher noch wird dieses Vorgehen im Ausstellungsraum selbst, in der Unterteilung des Hauptraumes in die sechs Docks, welche jeweils einen bestimmten Abschnitt der in der Ausstellung behandelten Geschichte beinhalten. Diese räumlichen Abschnitte erfüllen gewissermaßen die

Funktion von Containern, von standardisierten Gefäßen. Wie der ISO-genormte Frachtcontainer jedem Inhalt, seien es Bananen, Mobiltelefone, Jeans oder Kokain, eine vereinheitlichende Form gibt, sie anonymisiert und abstrahiert und so kompatibel mit den intermodalen Transportsystemen der globalen Logistik macht, macht auch die Szenografie der Ausstellung ihren Inhalt vergleichbar und navigierbar, kompatibel mit der übergeordneten narrativen Logistik der Ausstellung. Sie etabliert ein räumlich-architektonisches Schema, das das Narrativ strukturiert und eine unüberschaubare historische und geografische Komplexität in kognitiv rezipierbare und körperlich erfahrbare Einheiten zerlegt. In diesem Sinne erfüllt sie nicht nur eine fragmentierende Funktion, indem sie Unterteilungen vornimmt, sondern auch eine homogenisierende, indem sie die *messiness* ihres Gegenstandes in eine rationalisierte, abstrahierte und tendenziell reduktionistische Form bringt.

Dabei wird deutlich: Während ich mich durch die Abschnitte der Ausstellung bewege, bewege ich mich auf einem Zeitstrahl von der Vergangenheit in Richtung der Gegenwart, beginnend mit der Frühgeschichte der Stadt und endend im heutigen Containerhafen. Die räumliche Anordnung der Architekturen und Exponate erzählt eine Evolutionsgeschichte, die technische Entwicklungen und kulturelle wie ökonomische Verschiebungen zu einem impliziten Narrativ des Fortschritts verdichtet. Mit jedem Schritt werden die Schiffe moderner, die Waren vielfältiger, die Handelsnetze dichter und größer.

Mit dieser linear-evolutionären Chronologie ist gewissermaßen eines der, wenn nicht *das* klassische museale Erzählmuster schlechthin aufgerufen. Der Soziologe Tony Bennett (1995) beschreibt in seinem kanonischen Buch »The Birth of the Museum«, wie ein solches evolutionäres, d.h. auf einer Abfolge von Entwicklungsstufen beruhendes Denken ab dem 18. Jahrhundert zuerst die wissenschaftlichen Disziplinen der Botanik, der Biologie sowie vor allem der Natur- und später auch der Kunstgeschichte und Anthropologie durchdrang und im Anschluss daran auch die Ordnungen musealer Sammlungen und Präsentationen zu strukturieren begann. (ebd., S. 186). Die von Bennet angeführten Beispiele beziehen sich dabei vor allem auf die Idee einer universell angelegten Naturgeschichte, »from inanimate matter to simple and, later, higher forms of life«, von Mineralien und Gesteinsproben zu Tierpräparaten, von prähistorischen Werkzeugen über antike Kunstwerke bis hin zu zeitgenössischen Zeugnissen menschlichen Schaffens (ebd., S. 182). Die Ausstellungsräume des 19. Jahrhunderts wurden dabei, so Bennett, zu komplexen narrativen Gefügen, in denen Zeit komprimiert und »both visible and performable« (ebd., S. 186) gemacht wurde. Indem Besucher*innen sich auf den von den Kurator*innen vorgesehen Wegen von Objekt zu Objekt bewegten, vollzogen sie auf körperliche Weise die intendierte Erzählung der evolutionären Entwicklung nach:

The Museum [...] was characterized by its capacity to bring together, within the same space, a number of different times and to arrange them in the form of a path whose direction might be traversed in the course of an afternoon. The museum visit thus functioned and was experienced as a form of organized walking through evolutionary time. (ebd.)

Als »oganized walking« entlang einer linearen, in die Gegenwart gerichteten Zeitachse kann auch mein Weg durch den Ausstellungsraum von *Freight* bezeichnet werden. Ich bin in eine Erzählung der fortschreitenden Entwicklung integriert, performe die darin angelegte Zeitlichkeit durch meine Bewegung und die Reihenfolge, in der ich mit Objekten, Installationen und Texten interagiere. Die Museumswissenschaftlerin Helen Rees Leahy (2016) spezifiziert die Rolle, die körperliche Situietheit für die Museumserfahrung spielt. Sie beschreibt, wie sehr das moderne Museum seit dem 19. Jahrhundert auf die Regierung von Körpern im Raum und auf deren relationale Positionierung abzielt. Sie führt dafür den Begriff der »Museum Bodies« ein, die sie als »both real and discursive bodies« versteht, als »actual bodies moving through the gallery, and also bodies that are socially inscribed in space and practice« (ebd., S. 9).

Indem ich mich körperlich in die Abfolge der Docks hineinbegebe, habe ich das Gefühl, mich durch die Zeit zu bewegen. Es wird eine körperliche Erfahrung evoziert, die potenziell über das konkret Repräsentierte hinausreicht, die mir mehr vermittelt als das, was in den Texten und Objekten konkret dargestellt ist. Die Ausstellungsarchitektur macht mich zum *museum body*, der durch den Raum treibt in einer fließenden Bewegung, die jedoch unterbrochen und strukturiert wird durch die gleichermaßen zeitlichen wie räumlichen Einschnitte der Docks.

Diese Beobachtungen laden dazu ein, die Ausstellungsarchitektur als logistische Infrastruktur zu denken, als »matter that enable the movement of other matter« (Larkin, 2013, S. 329). Die Aufteilung des Gebäudes in Räume mit verschiedenen zeitlichen Horizonten, die Etablierung von räumlichen Bezügen innerhalb und außerhalb des Gebäudes, die Positionierung von Besucher*innen in diesem Netz der raumzeitlichen Referenzen – all das stellt die infrastrukturelle Vorbedingung her, auf deren Grundlage die weitere Erzählung des Museums im Konkreten entfaltet wird. Denkt man die materielle Bewegung mit ihrer narrativen Dimension zusammen, so zeigen sich Anschlüsse an das Verständnis logistischer Medien, das in Kapitel 3 mit John Durham Peters (2013) eingeführt wurde. In diesem Sinne etabliert der Raum des Museums »basic coordinates of time and space« (ebd., S. 41), er liefert die Orientierungspunkte und Einheiten, um die herum das Narrativ, die museale Darstellung globaler Komplexität, angeordnet ist. Die so manifestierte »convergence of the x and y axes« (ebd., S. 42), die der eigentlichen Darstellung der Inhalte vorgelagert ist, ist nicht nur metaphorisch zu verstehen, sondern wort-

wörtlich als Koordinatensystem. Die Längsachse des Raumes als linearer Zeitstrahl wird durchkreuzt von den davon abzweigenden Docks, welche das Kontinuum der chronologischen Erzählung unterbrechen, die Bewegung umlenken in räumlich wie historisch spezifizierte Teilnarrative: den Indienhandel im 17. Jahrhundert, die kolonialen Handelsnetze zwischen Europa und Afrika zur vorletzten Jahrhundertwende, die Industrialisierung des Antwerpener Hafens zur Zeit Napoleons. Die erleuchteten Globen und die darauf eingezeichneten Handelslinien, das Kabinett der gehandelten Waren und die in diesen angelegten Verweise auf ihre Herkunfts-orte, die Schiffe als interkontinentale Transportmittel – all das sind Punkte, die auf je spezifische raumzeitliche Konfigurationen verweisen und die, verpackt in die Container der logistischen Raumordnung, auf der ebenfalls räumlich materialisierten Zeitachse angeordnet werden. Durch dieses Koordinatensystem bewege ich mich als Besucher, es strukturiert meinen Weg durch die Ausstellung und integriert mich in ihre narrative und affektive Ordnung.

Zirkulation und Körper

Die Art und Weise, wie Raum und Zeit, Bewegung und Narrativ dabei miteinander verschaltet werden, verdeutlicht die logistische Dimension der infrastrukturellen Anordnung. Chua et al. (2018) bezeichnen Logistik als »suite of spatial practices aimed at facilitating circulation« (ebd., S. 618). Die logistische Ordnung des Raumes ist demnach immer eine, die eine bestimmte Form der Bewegung, genauer: der Zirkulation implementiert. Bei Chua et al. ebenso wie beim Großteil der hier referenzierten Auseinandersetzungen mit Logistik bezieht sich dies auf die Zirkulation von Waren und Kapital, die innerhalb der logistischen Netzwerke um die Welt bewegt werden, mit dem Ziel, Mehrwert, sprich: mehr Kapital, zu generieren. Im Falle des Museums geht es hingegen um »organized walking« im mit Bennet (1995, S. 186) angeführten Sinne oder, in Psarras (2009, S. 13) Worten, um »geometrical control [...] experienced through movement«. Hier sind es die Körper der Besucher*innen, ihre »museum bodies« (Leahy, 2016), die durch den lokalen architektonisch umgrenzten Raum des Museums bewegt werden, die im Raum zirkulieren.

Die Museums- und Architekturtheoretikerin Kali Tzortzi (2010, 2015; Hillier & Tzortzi, 2006) beschäftigt sich in ihrer Arbeit tiefgehend mit der Frage, wie die Architektur eines Museumsgebäudes den Weg der Besucher*innen und ihre Wahrnehmung von Objekten und Installationen bestimmt. Aufbauend auf einem umfangreichen Literaturkorpus in der Schnittmenge von Museumswissenschaften und Architekturtheorie verweist sie auf die zentrale Position, die der Begriff der Zirkulation als »key concept in museum design« (Tzortzi, 2015, S. 86) dabei spielt. Sie beschreibt, wie verschiedene »spatial patterns« (ebd.), etwa das lineare Ablaufen einer »single sequence« von Räumen oder das freie Zirkulieren durch einen einzigen offenen Ausstellungsraum, konstitutiv sind für verschiedene Formen des musealen

Erzählens bzw. der Produktion und Subjektivierung von Wissen und Erzählungen. Die durch die räumliche Anordnung vorgegebenen Bewegungsmuster erhalten somit eine epistemische Bedeutung, indem sie festlegen, was Besucher*innen in welcher Reihenfolge und in welcher Intensität erfahren und vor allem, wie die so generierte Erfahrung in sie eingeschrieben wird.

Dies stellt einen direkten Zusammenhang her zwischen Zirkulationsmustern und Narrativen, zwischen Logistik des Musealen und Musealisierung von Logistik. Ist es aber legitim, diese Form der Bewegung, die »configuration of circulation«, als Zirkulation im logistischen Sinne zu bezeichnen? Und wenn ja, was würde das der Analyse helfen, inwieweit würde es zu einem Verständnis musealer Operationsweisen beitragen?

An dieser Stelle scheint es geboten, noch einmal genauer auf die Bedeutungen zu blicken, die dem Begriff der Zirkulation im Kontext logistiktheoretischer Arbeiten zugeschrieben werden. Wie Deborah Cowen (2014, S. 10) schreibt, sind diesbezüglich auf begrifflicher Ebene zwei verschiedene Dimensionen zu unterscheiden. Der Begriff der Zirkulation verweist demnach einerseits auf das Vokabular der Marx'schen Kapitalanalyse. Ganz basal bezeichnet er dabei den Kreislauf der kapitalistischen Produktionsweise an sich: Kapital in Form von Geld, Arbeit und Produktionsmitteln wird eingesetzt, um Waren zu produzieren, die dann auf einem Markt gegen Geld veräußert werden. Der so erwirtschaftete Mehrwert wird wiederum als Kapital reinvestiert, um mehr Arbeit und Produktionsmittel zu finanzieren, der Kreislauf beginnt von neuem. Zirkulation ist somit derjenige grundlegende Prozess, der Kapital akkumuliert, der also, grob gesagt, aus Geld mehr Geld macht. Der Begriff bezeichnet in dieser materialistischen Auslegung also zunächst keine Bewegung im eigentlichen physischen Sinne, sondern einen iterativen Prozess, in welchem die abstrakte Entität des Kapitals verschiedene Stadien und Formen durchläuft und dabei mit jedem Durchlauf vermehrt wird (Marx beschreibt dies ausführlich im zweiten Band des »Kapitals«, vgl. Marx, 1963).

Für eine logistiktheoretische Betrachtung spielt ein solcher Zirkulationsbegriff aber vor allem dann eine Rolle, wenn herausgestellt wird, wie sehr diese Sphäre der ökonomischen Zirkulation auch von Zirkulation im alltagssprachlichen physischen Sinne abhängig ist, d.h. von der Mobilisierung und Bewegung von Materie, von Waren, Rohstoffen, Produktionsmitteln und arbeitenden Körpern. Damit ist gleichzeitig die andere Bedeutungsebene des Zirkulationsbegriffes impliziert, die laut Deborah Cowen auf die »circulation of stuff« verweist, also auf »material and informational flows« (2014, S. 10f). Sie schreibt zum Verhältnis dieser beiden Ebenen: »[I]t is precisely the shifting relationship between the circulation of stuff and the circuits of capital that is at stake in the story of logistics.« (ebd., S. 11) Dies zeigt sich etwa in Søren Maus (2019) Ausführungen zur Rolle logistischer Technologien in den Akkumulationsregimen seit dem 18. Jahrhundert oder, stärker raumwissenschaftlich ausgerichtet, bei Martin Danyluk (2018b) und seiner Theoretisierung der *logistics re-*

volution als Strategie des Kapitals, die Folgen von Verwertungskrisen abzumildern (siehe Kapitel 3).

Was aber könnte Zirkulation im Zusammenhang mit musealen Raumanordnungen bedeuten? In ihrer Auseinandersetzung mit der logistischen »circulation of stuff« verweist Cowen (2014, S. 11) auf Michel Foucault, in dessen Arbeiten zur Gouvernementalität ab Mitte der 1970er Jahre, vor allem in seinen Vorlesungen am College de France, der Begriff der Zirkulation zunehmend an Kontur gewinnt. Ausgehend von Problemstellungen der Planung und Regierung von Städten beschreibt er darin räumliche Technologien der Macht, die weniger auf Einschließung und Abschottung als vielmehr auf der Regulierung von Bewegung und Austausch beruhen:

Das Territorium nicht mehr befestigen und markieren, sondern die Zirkulationen gewähren lassen, die Zirkulationen kontrollieren, die guten und die schlechten aussortieren, bewirken, dass all dies stets in Bewegung bleibt, sich ohne Unterlass umstellt, fortwährend von einem Punkt zum nächsten gelangt, doch auf eine solche Weise, dass die dieser Zirkulation inhärenten Gefahren aufgehoben werden. (Foucault, 2004, S. 101)

Wie diese Passage vor Augen führt, verweist der Begriff der Zirkulation bereits bei Foucault auf ein Steuerungsdispositiv, welches spezifische Formen der dezentralen Macht und Kontrolle ausübt, indem es festlegt: »[W]ie muss etwas zirkulieren und wie darf es nicht zirkulieren?« (ebd., S. 100) Übertragen auf die räumlichen Ordnungen des Museums leitet sich daraus die Frage ab, wie darin bestimmte Modi der Bewegung forciert und andere verhindert werden, wie also eine bestimmte mit den Ideen der Planer*innen übereinstimmende Form der Zirkulation implementiert wird und vor allem, welche Effekte dies hat. Für das MAS kann auf der Ebene der physischen Zirkulation beobachtet werden, wie die Anordnung der Ausstellungselemente in den Docks und deren Aufreihung im Raum dafür sorgt, dass ich mich auf einem vorgegebenen Weg durch die Ausstellung bewege. Ich zirkuliere so, wie es die Szenografen und Kuratoren wollen, folge von einem Ende zum anderen der von ihnen erdachten Dramaturgie. Ich werde regelrecht in Bewegung gehalten vom Rhythmus der Architektur, die mich in den kontinuierlichen Fluss des Ausstellungsnarrativs zieht.

Indem hier ein Verständnis von Zirkulation in den Vordergrund rückt, das diese vor allem als koordinierte Form körperlich-physischer Bewegung versteht, tritt seine politökonomische Dimension in den Hintergrund. Mit Blick auf den hier zugrunde gelegten Logistikbegriff bedeutet das eine wenigstens vorübergehende Verschiebung zwischen den beiden in Kapitel 3 benannten heuristischen Ebenen. Der Fokus bewegt sich weg von Logistik als historischer Positivität, als aus Industriekapitalis-

mus, Kolonialismus und Imperialismus erwachsenen Praktiken und Infrastrukturen des Warentransports. Stattdessen gewinnt die dahinterstehende operative Logik an Bedeutung, die Praxis der Steuerung von Flows, der Organisation von Raum und der flexiblen Verschaltung von Entitäten, welche aus diesen Phänomenen abstrahiert wird und als analytische Brille auf die Ordnung des musealen Raumes in Anschlag gebracht wird.

Dennoch ist der Begriff von Zirkulation, den ich an dieser Stelle für die Untersuchung der Logistik des musealen Raumes vorschlagen möchte, keiner, der sich auf die Analyse physischer Bewegung durch den Ausstellungsraum beschränkt. Vielmehr tritt eine weitere Bedeutung von Zirkulation hervor und verschränkt sich, gewissermaßen komplementär zum Marx'schen Begriff der Kapitalzirkulation, mit der Bewegung von Körpern im Raum. Einen Hinweis darauf, wie diese Bedeutungsebene gefasst ist, liefert abermals Foucault in seinem Antrittsvortrag am College de France (2007). Hier besetzt der Begriff der Zirkulation ebenfalls eine zentrale Position, jedoch in einem neben den oben genannten ökonomischen und gouvernementalen Bedeutungsebenen dritten Sinne. In dem Vortrag stellt Foucault die Frage nach den Prozeduren und Ordnungssystemen, die Diskurse »kontrollier[en], selektier[en], organisier[en] und kanalisier[en]« (ebd., S. 11). Die Fähigkeit von Aussagen und Diskursen, sich zu verbreiten, geäußert und gehört zu werden, für wahr erachtet zu werden und Effekte zu entfalten, bezeichnet er dabei wiederholt als Zirkulation.

Wenn diese beiden Foucault'schen Bedeutungen des Zirkulationsbegriffes zusammengenommen werden, d.h. die durch verräumlichte Instanzen der Macht gesteuerte Bewegung von Körpern und Dingen mit der Verbreitung von Aussagen und Diskursen verschränkt wird, so eröffnet das einen interessanten Blickwinkel auf die räumlichen Ordnungen im Museum und ihrer narrativen Dimension. Dies hilft dabei, herauszuarbeiten, was hier parallel zur Bewegung der Körper der Besucher*innen im Raum noch zirkuliert. So ist meine Bewegung durch den Ausstellungsraum eine, die exakt der Struktur des Narrativs folgt. Mein sequenzielles Abarbeiten der Docks, mein Flow durch die verschiedenen Abschnitte der Ausstellung entspricht der chronologisch-linearen Erzählweise, in welcher sich eine Geschichte Antwerpens als Drehscheibe des Überseehandels entfaltet. Die räumliche Ordnung deckt sich mit der narrativen oder auch diskursiven Ordnung, innerhalb derer die Kuratoren ihre Storyline entwerfen. Die Zirkulation meines Körpers aktiviert die Zirkulation von Aussagen und Diskursen, von einer bestimmten Wissensformation, die sich über die Erfahrung der körperlichen Situiertheit im und die Bewegung durch den Raum in mich einschreibt.

Diese diskursive Ordnung, diese Wissensformation – und damit ist ein Bogen geschlagen zurück zum politökonomischen Gehalt eines logistiktheoretischen Zirkulationsbegriffs – bezieht sich wiederum auf eine bestimmte Diskursivierung von

Logistik, auf eine im Ausstellungsdispositiv materialisierte Vorstellung davon, was Logistik ist. Wie oben bereits ausgeführt wurde, ist das Narrativ der Ausstellung eine Chronologie der Vernetzung, eine Aneinanderreihung von Momentaufnahmen des Antwerpener Hafens als Knotenpunkt von Handelswegen und der damit einhergehenden Effekte. Dies ist aus logistikkritischer Sicht insofern zu problematisieren, als hier Handel – und die ihm zugrunde liegenden Technologien – implizit als Motor des Fortschritts gerahmt werden. Die sich verdichtenden Handelsnetze und der immer weiter optimierte Warentransport erscheinen als die Triebkräfte einer Entwicklung, die Antwerpen nicht nur ökonomisch, sondern auch kulturell bereichert. So ist etwa das Wachstum und die Modernisierung des Hafens ein wichtiges Motiv, das sowohl in Objekten – etwa in Form von Karten oder Werkzeugen des Warenumschlages – als auch in den entsprechenden Wandtexten in fast allen Docks aufgerufen wird. Gleichzeitig wird in den Vordergrund gestellt, wie die durch den immer moderner werdenden Hafen umgeschlagenen und auf immer weiter reichenden Handelswegen nach Antwerpen gelangenden Waren zur Bereicherung des städtischen Lebens beitrugen. Die im Ausstellungsraum generierte Erzählung, so wird hier deutlich, ist situiert inmitten des Spannungsfeldes von Nostalgie, Technologiebegeisterung und Kritik, das bereits in Kapitel 4 anhand des Hafenmuseums beschrieben wurde und dem Logistik und Seehandel als ambivalente Gegenstände grundsätzlich ausgesetzt sind.

Dabei ist eine deutliche Diskrepanz zu beobachten zwischen dem kritischen Anspruch, der von den Kuratoren im Interview sowie auch in den Texten der Ausstellung formuliert ist, und der Art und Weise, wie das Narrativ im Raum der Ausstellung materialisiert wird. So wird im oben zitierten Einführungstext auf das Ungleichgewicht der durch die logistischen Verbindungen etablierten Kontakte und Beziehungen hingewiesen bzw. zumindest die Frage danach aufgeworfen: »Did trade take place on an equal footing? What about colonial exploitation? Seagoing ships brought wealth to Antwerp. What traces did this leave behind elsewhere?« Auch der Kurator Vincent Boele erörtert im Interview, dass *Freight* sich um eine kritische, differenzierte Sicht auf das Thema des maritimen Handels bemühte, und stellt insbesondere die Unterschiede zu der Vorgängerausstellung »World Harbor« heraus:

We wanted to tell a more inclusive story. [This] meant that it wasn't only about the success of Antwerp and the harbor, but also about the black pages of history. [...] We didn't want to tell only a positive story about the wealth of Antwerp, but also the side stories about the fact that in the 16th century, for instance, [...] Europeans robbed the gold and silver from South America, which also brought a lot of wealth in Western Europe. Those were aspects that were not enlightened in the previous exhibition, and we very strongly believed that we should tell them as well. (Vincent Boele, Interview am 14.01.2022)

Dieser Anspruch findet sich auch in den Ausstellungstexten, vor allem dann, wenn es um Epochen formaler Kolonialherrschaft geht. Dies betrifft etwa das Dock zur belgisch-kongolischen Kolonialgeschichte, welches die Überschrift »Exploitation and Violence« trägt (siehe Kap. 5.2 und 5.3), oder dasjenige mit dem Titel »Luxury Goods from Overseas and the Slave Trade«, welches sich der Zeit des 16. Jahrhunderts widmet. Letzteres wird etwa mit einem Text eingeleitet, der einen klaren Zusammenhang herstellt zwischen dem ökonomischen Wohlstand Antwerpens, seiner wachsenden Bedeutung als logistischer Knotenpunkt sowie den Ausbeutungsverhältnissen in den spanischen und portugiesischen Kolonien, auf denen die im Antwerpener Hafen umgeschlagenen Waren fußen. So heißt es in dem Text:

The new products were often the result of pillage and slavery. Antwerp harvested the fruits of this trade. Those who were rich could afford to buy luxury products from overseas, such as precious pigments, gold, silver, diamonds, porcelain and elephant ivory.

Die ausgestellten Exponate hingegen bestehen im Wesentlichen aus eben diesen Luxusgütern. Ein Kabinettschrank aus Tropenholz ist dort zu sehen, ebenso chinesisches Porzellan, goldene Artefakte aus den präkolumbianischen Amerikas und ein Kruzifix aus Elfenbein. In den Objektbeschriftungen finden sich zwar teils Hinweise auf deren Herkunft und die darin implizierten Gewaltzusammenhänge. Dennoch bleibt der sinnliche Gesamteindruck des Displays einer, der von überbordendem Reichtum, von kostbaren Materialien und bunten Farben bestimmt ist.

Es scheint eine gewisse Autonomie desjenigen Narrativs, das auf der räumlich-materiellen Ebene zirkuliert, gegenüber dem Diskurs der Kuratoren zu bestehen. Während letzterer die gewaltvolle Dimension der Geschichte Antwerpens als Handelsstützpunkt zumindest auf sprachlicher Ebene reflektiert, dominiert in ersterem das Motiv der »Kontaktgeschichte«, wie der Ansatz der Ausstellung in einem Konzeptpapier bezeichnet ist. Der Flow durch den Raum, von Dock zu Dock, entlang von immer neuen Schiffstypen, dichter werdenden Handelsnetzen und sich verändernden Warenbeständen lässt kaum Raum für die Brüche und Reibungen, die einer logistiktheoretischen und auch in den Äußerungen der Kuratoren angelegten Kritik wesentlich sind. Zu glatt scheint die Bewegung, die die räumliche Anordnung mich auf meinem Weg durch die Ausstellung vollziehen lässt, zu ungebrochen die Abfolge der historischen Momentaufnahmen, der sich stetig verbessernden Schiffstypen und der sich verdichtenden Beziehungsnetze, der wachsenden Vielfalt der kostbaren Handelsgüter.

Faltungen im Raum

Gleichzeitig ist die räumliche Ordnung nicht so simpel, wie sie auf den ersten Blick scheint. Der museale Raum existiert nicht isoliert, sondern nur in Abhängigkeit von anderen Räumen auf verschiedenen Ebenen. Die Betrachtung der räumlichen Anordnungen im Inneren der Ausstellung bildet daher nur einen Ausschnitt des Problems ab. So ist die Ausstellung *Freight* nur ein kleiner Teil des Museumsgebäudes neben den anderen Ausstellungsräumen, dem Boulevard, dem Museumsshop, dem Restaurant, den Toiletten usw. Das Gebäude wiederum ist integriert in ein städtebauliches Ensemble, fügt sich ein in seine architektonische Nachbarschaft und den sozialräumlichen Kontext der Stadt. Was an dieser Stelle aber vor allem interessiert, sind die Bezüge, die den Raum der Ausstellung auf materieller, symbolischer und ästhetisch-affektiver Ebene mit seinem Außen verbinden.

Wie der Philosoph Krzysztof Pomian (1988) schreibt, ist die Etablierung raumzeitlicher Bezüge eine konstitutionelle Eigenschaft musealer Ausstellungen und ihrer Objekte. Letztere bezeichnet er als »Semiophoren«, als »Gegenstände, die das Unsichtbare repräsentieren« (ebd., S. 54). Das Unsichtbare ist für ihn wiederum das,

was sehr weit im Raum entfernt ist: jenseits des Horizonts; aber auch, was sehr hoch oder tief ist. Doch unsichtbar ist ebenfalls, was sehr weit in der Zeit entfernt ist: in der Vergangenheit oder der Zukunft; außerdem was jenseits jedes physischen Raumes oder jeder räumlichen Ausdehnung liegt oder sich in einem Raum mit einer ganz eigenen Struktur befindet. (ebd., S. 43)

Semiophoren in diesem Sinne schaffen also Verbindungen zu Abwesendem, ziehen Linien aus dem Raum des Museums – sei es das Sammlungsdepot oder die Ausstellung, in der die Objekte präsentiert werden – zu zeitlich und räumlich entfernten Orten. Dies ist auch das, was die einzelnen Docks und die in ihnen präsentierten Exponate leisten. Sie brechen die stringente Ordnung des Raumes auf, stellen Verbindungen her zu anderen aus der Perspektive des Museumsraumes unsichtbaren Räumen und Zeiten und ermöglichen es, dass der streng geordnete Fluss der Bewegung, die Zirkulation der Besucher*innen, aus dem Container des Museums ausbricht. Was, wie Pomian schreibt, grundsätzlich *alle* musealen Objekte tun, potenziert sich in einer Ausstellung wie *Freight*, deren Gegenstand die Etablierung von Relationen durch den Transport von Dingen ist, um ein Vielfaches.

Es scheint also geboten, die Zusammenhänge von räumlicher Konfiguration und ihrer narrativen und diskursiven Potenz zu verkomplizieren. Ihre Betrachtung muss über die Frage der bloßen »legibility« (Tzortzi, 2015, S. 86) der linearen Chronologie hinausreichen. Einen Ansatz für eine solche Verkomplizierung bietet der Kulturgeograf Kevin Hetherington (1997) an. Er schreibt:

There are spaces constituted by fixed geometrical shapes, Euclidian spaces; there are discursive spaces that overlay these geometrical spaces, spaces that have some form of argument or narrativity. And there are also folded spaces, rhizomic and uncertain in their assemblage. (ebd., S. 200)

Er schlägt damit eine Interpretation des musealen Raumes vor, die über das bloße Dekodieren eines verräumlichten Narrativs und dessen inhaltlicher Kritik hinausgeht. In der deutlich durch das Vokabular Gilles Deleuzes und Félix Guattaris (1992) geprägten Formulierung des gefalteten Raumes liegt eine tiefergehende Verkomplizierung. Sie lenkt die Aufmerksamkeit auf die komplexen Assoziationen durch Zeit und Raum, die entscheidend sind für eine logistiktheoretisch informierte, relationale Perspektivierung. Dass Hetherington diese Perspektive nicht etwa anhand eines architektonisch besonders elaborierten Museumsbaus oder eines experimentellen kuratorischen Konzeptes der zeitgenössischen Kunst, sondern am Beispiel eines Keramikmuseums im britischen Stoke-on-Trent entwickelt, macht sie für die hier im Mittelpunkt stehenden Museen umso produktiver. So wie das MAS in seiner sequenziellen Raumdramaturgie die Entwicklung des Seehandels von und nach Antwerpen präsentiert, stellt das von Hetherington beschriebene Museum die Entwicklung der Keramikherstellung in der Region dar. Besucher*innen durchlaufen dort seriell angeordnete Displays, in denen Keramikerzeugnisse verschiedener Jahrhunderte zu einer linearen Chronologie aufgereiht sind. Die Herstellungstechniken werden immer ausgereifter, die Motive feiner, der Industrialisierungsgrad höher. Auf den ersten Blick suggerieren also sowohl der euklidisch-geometrische Raum der seriellen Gallerien als auch der darin angelegte narrative Raum ein vergleichsweise simples Evolutionsnarrativ, eine stetig fortschreitende Entwicklung der Keramikherstellung.

Gleichzeitig verweisen die Displays aber auf eine Vielheit von Räumen und Zeiten, wie Hetherington am Beispiel eines besonders prominenten Exponats, eines im populären Diskurs »Ozzy, the Owl« getauften Trinkgefäßes in Gestalt einer Eule zeigt. Dieses kuriose Objekt verweise auf ein vielgestaltiges Netzwerk von Akteur*innen, Räumen und Zeiten, die zu seiner Platzierung im zentralen Display der Ausstellung führten: seine Herstellung im England des 17. Jahrhunderts, die Zufälle, die zu seinem Erhalt bis ins 20. Jahrhundert führten, sein Erwerb durch eine englische Familie auf einem Trödelmarkt, seine Entdeckung im Fernsehformat »Antique Roadshow« und sein anschließender Verkauf an das Museum bei einer Kunstauktion sowie eine Reihe höchst kontingenter Abläufe innerhalb des Museums bei der Bestückung der Ausstellungsvitrinen – all das ist in seiner Materialität, seiner Präsenz im Ausstellungsraum angelegt und verkompliziert das Bild eines rein euklidischen oder narrativen Raumes. Vielmehr, so Hetheringtons Argument, werfen Ozzy und alle anderen Objekte der Ausstellung Falten in dem auf den ersten Blick glatten Raum der Ausstellung auf, unterbrechen den Fluss des evolutionären Narrativs.

»The space of the gallery is full of folds«, schreibt er. »It is not a flat space but like a crumpled piece of paper, a »scrumpled geography« [...] that has no distinct direction or centre. The space is what Deleuze and Guattari would call a rhizome.« (Hetherington, 1997, S. 214)

Was sind die Falten, die im scheinbar streng linearen Raum des MAS aufgeworfen werden? Ist auch dieser ein Rhizom, eine durch das »Prinzip der Konnexion und der Heterogenität« gekennzeichnete »Mannigfaltigkeit«, die sich hierarchischen Ordnungsprinzipien entzieht und stattdessen auf flüchtigen und vieldimensionalen Assoziationen beruht (Deleuze & Guattari, 1992, S. 16f)? Eine durch diese Logik bestimmte Form der Räumlichkeit, der Bewegung durch den Raum und der Beziehung zwischen Subjekt und Narrativ sowie musealen Exponaten läuft der von Tony Bennett (1995, S. 186) beschriebenen Praxis des »organized walking« und auch den von Tzortzi (2015, S. 89) systematisierten »circulation patterns« entgegen. Während diese in erster Linie auf die planvolle Anordnung von Objekten in einem geometrisch vermessenen Raum und die Steuerung von Bewegung entlang vorab mehr oder weniger definierter Achsen abzielt, reicht die rhizomatische Qualität eines musealen Raumes weiter. Es gibt »in einem Rhizom keine Punkte oder Positionen«, schreiben Deleuze und Guattari, »[es] gibt nur Linien« (1992, S. 18). Interessanter als einzelne räumliche Elemente und ihre Verortung innerhalb des euklidischen Raumes sind Fluchtlinien und Assoziationen, die durch diese etabliert werden und aus dem physischen Container des Museums herausreichen, die die Zirkulation von Aussagen und Diskursen über das materiell vorhandene hinaustragen. Für einen logistischen Blick auf den Museumsraum ist eine solche Lesart eine ungleich produktivere als eine, die sich allein auf die augenscheinliche Linearität seiner Gestaltung und die darin angelegte Erzählung fokussiert. An die Stelle des reinen Dekodierens des szenografischen Schemas tritt die Frage, welche Momente der Öffnung trotz dieser augenscheinlichen Stringenz im Raum angelegt sind, welche Linien und Assoziationen aus der Struktur der Docks hinausreichen. Es geht um seine Potenziale und Virtualitäten, um das im Raum angelegte, das sich, mit oder gegen die intentional geplante Aufteilung des Raumes, in der sensorischen Erfahrung aktiviert (Massumi, 2002, S. 98). Hier lässt die affektive Ebene des Sensorischen den Raum zu einem anderen werden, lässt ihn in Ordnungen eintreten, die weit über die kuratorische und architektonisch-gestalterische Intentionalität hinausreichen.

Dabei muss bedacht werden: Anders als etwa in den von Bennett beschriebenen naturhistorischen Museen ist die Evolutionsgeschichte, die im MAS erzählt wird, keine, die auf die Genese einer bestimmten Entität abzielt, etwa einer Pflanzenspezies, eines künstlerischen Stils oder gar des Menschen an sich. Solche universalistischen Evolutionserzählungen sind, wie auch Bennet (1995, S. 77) richtigerweise anmerkt, in der Regel mindestens implizit rassistisch und eurozentristisch konnotiert und aus gutem Grund in zeitgenössischen Museen nur noch selten zu finden. Vielmehr

ist der Gegenstand des MAS, derjenige also, dessen Genese in der Entwicklung von Transporttechnologien und sich verdichtenden Handelsnetzen dargestellt wird, die Relationalität logistischer Verbindungen: die gegenseitige Verbundenheit und Abhängigkeit und die Ko-Konstitution von Orten und Subjekten, die durch logistische Ströme vermittelt und operationalisiert wird. Dabei spielen einzelne konkrete Gegenstände und die in ihnen materialisierten historischen Zusammenhänge zwar eine zentrale Rolle. Am deutlichsten zeigt sich das in den Schiffsmodellen, die für sich genommen eine Evolutionsgeschichte maritimer Transporttechnologie erzählen. Jedoch geht es dabei nicht primär um das Schiff als für sich stehende technologische Schaffensleistung, sondern als funktionaler Aktant in einem Netz der Relationen. Es geht nicht um eine diskrete Entität, sondern um ihre Beziehungen zu anderen Entitäten, um ihre relationale Einbindung. Nicht um die Stadt selbst, sondern um die Prägung der Stadt durch andere Orte. Nicht um Handel als sich selbst begründende Leistung, sondern als Mittler zur Etablierung von kultureller, politischer und sozialer Transformation und Interdependenz. Die Ausstellung schafft also die paradoxe Situation, einen nicht-linearen Gegenstand, der auf eine vieldimensionale, relationale, rhizomatische Anordnung von Orten, Akteuren und Diskursen verweist, in eine lineare Zeitlichkeit zu überführen und einem geradezu autoritären »spatial pattern« (Tzortzi, 2015, S. 86) zu unterwerfen.

Wie Kevin Hetherington schreibt, ist diese Form der Reduktion eine elementare Funktion von Museen. »Museums have always been heterogeneous classifying machines that aim to perform homogeneity«, schreibt er (1997, S. 215). Als solche dämmten sie Heterogenität und Komplexität ein, nicht nur indem sie die Objekte ihrer Sammlungen und Ausstellungen nach bestimmten Kriterien auswählten oder ablehnten und sie nach selektiven Eigenschaften (Material, geografische Herkunft, Alter) sortierten, sondern auch durch eine gezielte »distribution of effects in space«, sprich: durch die logistische Ordnung innerhalb des Raumes (ebd.).

Dabei, so wird im MAS offenbar, gibt es aber noch eine andere Logistik des musealen Raumes, die dessen Planung und architektonische Gestaltung unterläuft. Es bleiben latente Effekte bestehen, die weiter reichen und tiefer gehen, als es die planvolle Sequenz der Docks vermuten lässt. Diese Effekte, so kann im Anschluss an die in Kapitel 3 vorgenommene Bestimmung von Logistik als Technologie der Verbindung und Assoziation behauptet werden, liegen im Thema der Ausstellung selbst begründet. So verlaufen die Bezugnahmen, die hier auf globalräumlicher Ebene etabliert werden, parallel zu den logistischen Lieferketten, die den Gegenstand der Ausstellung bilden. Sie führen in den Kongo zur Zeit der belgischen Kolonisierung, ins Indien des 17. Jahrhunderts, ins Baltikum zur Zeit der Hanse oder in die spanischen und portugiesischen Kolonien in Lateinamerika. Sie bewegen sich entlang der durch technische Weiterentwicklungen von Schiffsantrieben und Infrastrukturen immer weitläufigeren Handelsnetze, gehen dabei von dem Museum in Antwerpen aus und kehren dahin zurück, wobei sie Zeiträume von vielen hunderten Jahren und Distan-

zen von zehntausenden Kilometern durchqueren. Im Raum des Museums, so wird hier deutlich, sind Virtualitäten angelegt, die die planvolle Anordnung des kuratorischen Konzeptes durchkreuzen. Auch wenn seine äußere Form zunächst linear, reduktionistisch, fast autoritär erscheint, liegt in ihm doch eine Öffnung in Richtung *anderer* Erzählungen, anderer Formen der Affizierung, die das an der Oberfläche liegende Narrativ durchkreuzen. Dies trägt an entscheidender Stelle zum Potenzial des Logistischen Museums im Sinne einer Infrastruktur der Kritik bei. Es hält Bedingungen für eine Vielzahl von Perspektivierungen bereit, für eine Sicht auf die Komplexität des globalen Handels, die sich nicht einhegen lässt von materiellen Fixierungen und reduktionistischen Narrativen. Die virtuell vorhandene Autonomie gegenüber der Homogenisierung des Museums ergibt sich genuin aus dem Gegenstand selbst, aus dem Thema der Logistik. So macht- und planvoll diese einerseits erscheint, so trägt sie andererseits immer auch die Möglichkeit *anderer* Logistiken, anderer Formen der Assoziation und Bezugnahme in sich.

5.2 Logistische Objekte

Um die bis hierher entfalteten Überlegungen weiter auszudifferenzieren, muss ein genauerer Blick darauf gerichtet werden, was *in* den räumlichen Abteilen der Ausstellung geschieht. Dies meint einen Blick auf die Displays der Ausstellung, auf die gezeigten materiellen Exponate, auf Schiffsmodelle, Waren und Globen. Die erkenntnisleitende Frage dabei ist, wie diese innerhalb der Ausstellungsdisplays miteinander und mit mir als Subjekt (in) der Ausstellung in Beziehung treten und welche Imaginationen und Erzählungen von logistischer Relationalität auf diese Weise evoziert werden.

Um das kritische Potenzial einer logistischen Museumspraxis zu adressieren, d.h. herauszuarbeiten, inwieweit die dem Gegenstand der Logistik inhärente Gewalt in der Ausstellung problematisiert wird, fokussiere ich mich nun auf einen Ausstellungsteil, in dem dieser Zusammenhang besonders offenbar ist. Es handelt sich dabei um denjenigen Abschnitt, im Vokabular der Ausstellungsmacher: um dasjenige Dock, in welchem die Zeit der belgischen Kolonisierung des Kongos und der Transport kolonialer Güter in den Hafen von Antwerpen thematisiert werden. Ich werde untersuchen, wie die hier gezeigten Exponate in ihrem Nebeneinander verschiedene Dimensionen der kolonialen Logistik adressieren und repräsentieren. Dies tue ich im Dialog mit logistiktheoretischer Literatur sowie mit Texten zur Geschichte der Kolonisierung des Kongos, mit denen das in der Ausstellung Gezeigte kontextualisiert und teils ergänzt wird. Im Anschluss an Positionen aus der materialistischen Raumtheorie werde ich abschließend Resonanzen herausarbeiten zwischen einer Logistik des Musealen, also den räumlichen (Objekt-)Anordnungen, und der darin angelegten Musealisierung von Logistik, also der Imagination logistischer Relationen und Räume.

Waren

Als ich um die Ecke der Stellwand biege, die das sechste Dock der Ausstellung von dem vorherigen trennt, fällt mein Blick zuerst auf eine Wand aus Schiffsmodellen. Diese füllen fast die gesamte rechte Flanke des Ausstellungsteils aus. Einge sind in großen holzgerahmten Vitrinen auf dem Podest aufgestellt, andere in kleineren Schaukästen in dieses eingelassen (Abb. 3). Ich drehe mich um etwa 90 Grad und werfe einen Rundumblick auf die anderen Seiten des Docks. Mein Blick streift den ebenfalls schon vertrauten Globus in der hinteren Ecke und eine Leinwand mit den verschwommenen Bewegungen einer Videoprojektion, die wie in den vorherigen Ausstellungsabteilen an der Außenwand angebracht ist. Außerdem sehe ich eine große vertikale Vitrine mit einem zu Fächern angeordneten Ensemble von Speeren und Schilden, eine andere mit metallenen Töpfen und anderen Alltagsgegenständen. All dem schenke ich jedoch vorerst keine Beachtung, sondern widme mich zu-

erst dem Display, das mir am nächsten steht, unter einem mit der Überschrift »Exploitation and Violence« versehenen Einführungstext. In einer in das Podest eingelassenen Vitrine knapp über meiner Kniehöhe ist ein Arrangement von mehreren Objekten platziert (Abb. 4). Als einziges für mich auf den ersten Blick identifizierbar sind darin vier Elefantenstoßzähne, die zu einem ungleichmäßigen Stapel aufgetürmt sind, fast so, als seien sie achtlos dorthin geworfen worden. Die Objekte um sie herum scheinen sorgfältiger angeordnet, aber auch mysteriöser: Einmachgläser, gefüllt mit bräunlichen Klumpen und versehen mit vergilbten handbeschrifteten Etiketten, außerdem Bündel und Stapel aus gummiartigen Lappen. Wie ich in der Objektbeschriftung lese, handelt es sich um Proben von Kautschuk und Tabak, erstere aus der Lehrsammlung der Rijkshandelschool, der staatlichen Handelsschule, stammend. Welchen Zweck die Kautschukproben dort erfüllten, wird nicht näher benannt, jedoch werden sie als »products of unlawful practices in the colony« bezeichnet. Es wird klar, worum es in diesem Dock geht: um die Extraktion von Rohstoffen in den belgischen Kolonien.

Ich richte meinen Blick auf und beginne den Einführungstext über der Vitrine zu lesen. Dieser umreißt in groben Zügen die Geschichte der belgischen Kolonien im Kongo.¹ 1885 habe König Leopold II. den Freistaat Kongo installiert und zu seiner persönlichen »cash cow« gemacht, lese ich dort. Millionen von Kongoles*innen seien in der Folge aufgrund von »exploitation, hunger, illness and violence« gestorben. Die Früchte der Gewaltherrschaft hätten auch Antwerpen und sein Hafen geerntet, wird schließlich der Bogen zum Thema der Ausstellung geschlagen:

From 1900, »Congo Boats« regularly docked in the city, bringing colonial goods such as ivory, palm oil and rubber, and also Congolese works of art and utility objects. This was often accompanied by violent conquest and unequal power relations – in military campaigns, Christian missions and scientific expeditions.

1 Die Bezeichnung »Kongo« geht zurück auf das mindestens ab dem 15. Jahrhundert bestehende Bantu-sprachige Königreich gleichen Namens, das Territorien innerhalb der Grenzen der heutigen Staaten Demokratische Republik Kongo, Republik Kongo und Angola umfasste (Gondola, 2002, S. 26). Wenn im Folgenden vom Kongo die Rede ist, so meint dies das Gebiet der heutigen Demokratischen Republik Kongo und ihrer kolonialen Vorläufer, dem Freistaat Kongo und Belgisch-Kongo. Dies geschieht in dem ausdrücklichen Wissen, dass es sich dabei um koloniale Fremdbezeichnungen handelt, die lokale Geschichte überschreiben. Da dies jedoch sowohl der in der Ausstellung als auch im akademischen Kontext etablierten Verwendung entspricht, wird sie aus Gründen der Nachvollziehbarkeit übernommen.

Abbildung 3: Ausstellungsteil »Exploitation and Violence«



Quelle: Eigene Abbildung

Abbildung 4: Vitrine mit Kolonialwaren und Peitsche



Quelle: Eigene Abbildung

Ich wende meinen Blick erneut der Vitrine unter dem Text zu, und erst jetzt fällt mir ein weiteres Objekt auf: ein geflochtener, brauner Strang, an einem Ende etwa daumendick, zum anderen hin verjüngt zu einer wenige Millimeter dünnen Schnur, in regelmäßigen Abständen mit kleinen Knoten versehen. Es handelt sich um eine *Chicotte*, eine Peitsche aus Nilpferdleder. Unscheinbar liegt sie am unteren Rand der Vitrine, leicht gebogen, in etwa parallel zu der Krümmung der direkt darüber liegenden Elefantenstoßzähne. Sie fügt sich ein in das Arrangement der Objekte, fast hätte auch ich sie übersehen. Die *Chicotte*, die in dem kurzen Beschriftungstext als »the symbol of colonial violence« benannt wird, macht an dieser Stelle deutlich, in welchem Kontext die gezeigten Waren – der Kautschuk, der Tabak, das Elfenbein – betrachtet werden müssen, steht gewissermaßen stellvertretend für ein unüberschaubares Archiv der Gewalt. Der Historiker Didier Gondola beschreibt in seinem Buch »The History of Congo« die Extraktion kolonialer Rohstoffe, wie sie vor mir in der Vitrine liegen, als Fortführung des ab dem frühen 19. Jahrhundert schrittweise verbotenen Versklavungshandels:²

Trade in so-called legitimate products (rubber, ivory, palm oil, lumber, peanuts etc.) replaced the old trade in captives. The new trade proved equally devastating to African economies. In many areas, slavery became the dominant mode of production as labor was needed to collect rubber and other products. (Gondola, 2002, S. 46)

Nachdem König Leopold 1884 mit dem »Berlin Act on the Congo« der alleinige Anspruch auf den Kongo zugesprochen wurde, installierte er dort den Freistaat Kongo, den nicht der belgische Staat, sondern Leopold selbst als Privatbesitz verwaltete und über den er alleinige Verfügungsgewalt hatte (ebd., S. 57; Hochschild, 1999, S. 99f). Auf dieser Grundlage intensivierte er ab 1890 die systematische Ausbeutung der natürlichen Ressourcen der Region, allen voran Elfenbein und Kautschuk, aber auch Palmöl, Baumwolle sowie in späteren Jahren Kupfer und andere unterirdische Ressourcen. Er errichtete ein Gewaltregime, das auf systematischer Verstümmelung, Hunger und massenhafter Ermordung der indigenen Bevölkerung beruhte. »Leopold wanted Congo's wealth at all costs, even if it meant reducing the population to virtual slavery«, beschreibt Gondola dieses Vorgehen (2002, S. 18). Die von König Leopold eingerichtete Söldnerarmee »Force Publique« etablierte auf Anordnung der belgischen Kolonialbeamten ein grausames System der Zwangsarbeit. Flächendeckend wurde die Bevölkerung genötigt, den im Wald wachsenden wilden Kau-

2 Dieses Verbot bezog sich nur auf den überseeischen Versklavungshandel. Der Einsatz von versklavten Menschen blieb mindestens bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ein wichtiges und legales Element der kolonialen Akkumulation auf den Plantagen der Neuen Welt (vgl. dazu Williams, 2021; Robinson, 2000, S. 101ff).

tschuk zu ernten, wobei kaum zu erreichende Quoten diktiert und deren Verfehlen mit drakonischen Strafen belegt wurde. Der Historiker Roger Anstey, der Anfang der 1960er Jahre Zeitzeug*innen in der erst kurz zuvor unabhängig gewordenen Demokratischen Republik Kongo interviewte, zitiert die Schilderung eines ehemaligen Kautschukarbeiters:

At the end of the count, if the rubber was bad, out of a village complement of 25 men he [der Kolonialbeamte, MR] might shoot 5, out of 30, perhaps 10; and perhaps 20 out of 50. It was dreadful persecution. [...] I myself saw a man at Likange who had had both his hands cut off. Sometimes they cut them at the wrist, sometimes farther up... with a machete. Also there is a Muboma [...] who has a long scar across the back of his neck. There is another man called Botei at Ihangha with the same sort of scar, where they wounded him maliciously, expecting him to die. They didn't cut his head off, they didn't get to the bone, but expected him to bleed to death. It was sheer cruelty; the State treated us abominably. (zit.n. Anstey, 1971, S. 72)

Roger Casement, ein britischer Geistlicher und zeitgenössischer Kritiker der belgischen Kolonialpraxis, zitiert in seinem 1903 erschienenen »Casement Report« ebenfalls einen Überlebenden:

It used to take ten days to get the twenty baskets of rubber – we were always in the forest and then when we were late we were killed. We had to go further and further into the forest to find the rubber vines, to go without food, and our women had to give up cultivating the fields and gardens. Then we starved. [...] We tried, always going further into the forest, and when we failed and our rubber was short, the soldiers came to our towns and killed us. Many were shot, some had their ears cut off; others were tied up with ropes around their necks and bodies and taken away. (zit.n. ebd., S. 64)

Dies ist nur ein Bruchteil der Zusammenhänge, die in dem nüchternen Nebeneinander von Kautschuk, Tabak und der Lederpeitsche, das ich in der Vitrine vorfinde, virtuell angelegt sind. Auch wenn diese Berichte nicht als unvermittelte Zeugnisse des Geschehenen missinterpretiert werden dürfen (immerhin wurden sie zunächst aus verschiedenen afrikanischen Sprachen ins Englische übersetzt und durch die Verfasser der jeweiligen Berichte geglättet und kontextualisiert, um so in den Überlieferungskanon der Kolonisierung einzugehen), geben sie doch zumindest eine Idee von dem Ausmaß der Gewalt und des Terrors, die mit dem Leopold'schen Regime im Kongo einhergingen. Auch die Übernahme der kolonialen Verwaltung durch den belgischen Staat, die ab 1908 als Reaktion auf zunehmend an die europäische Öffentlichkeit dringende Berichte wie die oben zitierten durchgesetzt wurde, stellte keinen bedeutenden Einschnitt in die kolonialen Gewaltpraktiken dar. »The overri-

ding concern of this policy was that the colony generate profit for the metropolis«, schreibt Gondola (2002, S. 78) dazu, lediglich die formalen Instrumente zur Erreichung dieses Zieles hätten sich verändert. Die Intervention erfolgte demnach weniger aus humanistischer Überzeugung als vielmehr aus Sorge vor internationaler Ächtung oder, in den Worten Gondolas: »out of embarrassment« (ebd., S. 18), sowie vor dem Hintergrund ökonomischer Abwägungen. So waren es nicht zuletzt die enormen Gewinne, die im Kautschuk- und Palmölhandel zu erwarten waren, die die belgische Regierung schließlich zum Handeln bewegten und für die König Leopold großzügig entschädigt wurde (ebd., S. 74).

»Every memorial and museum to atrocity already contains its failure«, schreibt die Literaturwissenschaftlerin Christina Sharpe (2023, S. 38). Das Ausmaß der durch belgische Akteure und Institutionen im Kongo ausgeübten Gewalt, so viel dürfte in diesen kurzen historischen Schlaglichtern deutlich geworden sein, entzieht sich jeder angemessenen Darstellung, ist weder textlich noch in Form von musealen Displays oder anderen Vermittlungsformaten auch nur annähernd repräsentierbar. Wie also umgehen mit diesem Thema, das zentral ist für die Geschichte Belgiens, Zentralafrikas und des Hafens von Antwerpen?

Die Frage des Umgangs mit gewaltvollen kolonialen Zusammenhängen in Museen ist eine, die in den vergangenen Jahrzehnten auf unterschiedlichen Ebenen diskutiert wurde und wird. Sie bewegt sich entlang verschiedener Reibungspunkte, wobei viele davon sich aus den Umständen des Erwerbs von Sammlungsgütern ergeben. Handelt es sich um Raubgut, das entweder unmittelbar durch Plünderung in die Sammlung des Museums gelangte oder das, wenn auch nicht unter unmittelbarer Gewaltanwendung, so doch unter den strukturellen Bedingungen einer kolonialen Machtasymmetrie unrechtmäßig erworben wurde? Dies betrifft vor allem ethnologische Museen, deren Sammlungen in der Regel zu großen Teilen aus den Hochzeiten der Kolonisierung stammen (Rassool, 2022; Schorch, 2020). Andere Debatten kreisen um die Frage, wie in der Art der Präsentation selbst gewaltvolle Narrative, etwa rassistische Stereotype, kolonial geprägte Natur-Kultur-Dichotomien oder patriarchale und paternalistische Weltbilder transportiert werden (Haraway, 1984; Heller, 2023). Und nicht zuletzt sind besonders drastische Fälle zu nennen, in denen menschliche Überreste Teil von Sammlungen sind oder gar in Ausstellungen präsentiert werden und sich so die epistemische Gewalt des Museums mit »literal violence and violation of the body« verschränkt (Legassik & Rassool, 2015, S. 48; vgl. auch Ndikung, 2020).

Die Kolonialität der Vitrine, der ich mich hier im MAS gegenübersehe, ergibt sich jedoch aus keiner dieser drei Problemlagen, zumindest nicht primär. Sie resultiert vielmehr aus der Tatsache, dass es sich bei den gezeigten Objekten um Waren handelt, um Produkte menschlicher Arbeit, welche innerhalb einer kolonialen Situation hergestellt und aus der Kolonie in die Metropole transportiert wurden. Die

Gewalt ist also bereits auf Ebene ihrer Produktion in die Objekte eingeschrieben. Wie die Historikerin Johanna Strunge (2025) ausführt, waren Rohstoffe und Waren wie die hier gezeigten im 19. bis ins 20. Jahrhundert in zahlreichen Kolonialmuseen zu finden, um, komplementär zu der Präsentation ethnografischer Objekte, den Herrschaftsanspruch der Kolonialmacht nicht nur kulturell, sondern auch ökonomisch zu untermauern. Präsentationen, in denen Kolonialwaren in diesem Sinne als »representation of wealth, power and technological superiority« gezeigt wurden, fanden sich demnach u.a. im Kolonialmuseum im niederländischen Haarlem, das seinerzeit als »productenmuseum« (ebd., S. 196) bezeichnet wurde. Ähnliches gilt für das 1899 in Berlin eröffnete Kolonialmuseum, das in zwei zentral platzierten Displays, dem »Import-Raum« und dem »Export-Raum«, die zwischen Metropole und Kolonie zirkulierenden Güter ausstellte (ebd., S. 199).

Was also ist die Funktion, die Kautschuk, Palmöl und Elfenbein in der Ausstellung des MAS erfüllen? Durch die begleitenden Texte sowie ihre Präsentation neben der geflochtenen Peitsche werden sie einerseits explizit in den Kontext einer kolonialen Situation gerückt, werden als Signifikanten der Gewalt lesbar, mit der ihre Erzeugung, oder besser: ihre Extraktion in der Kolonie verbunden ist. Andererseits ergibt sich daraus ein weiteres Problem, das nicht auf die hier im Mittelpunkt stehende koloniale Genealogie der Objekte beschränkt ist, sondern das ein grundsätzliches ist, mit dem sich jeder Versuch der ästhetischen Repräsentation ökonomischer und sozialer Zusammenhänge konfrontiert sieht. Dieses Problem liegt, so der Humangeograf Philip E. Steinberg (2015), in der Tatsache begründet, dass der Ausgangspunkt der Repräsentation oft das Endprodukt der zu repräsentierenden Prozesse, sprich: die Ware als »embodiment of productive labor« ist (ebd., S. 35). Eine solche, auf Marx' Analyse der Warenform gestützte Perspektive ist an dieser Stelle deshalb produktiv, weil sie ein grundsätzliches theoretisches Problem zu formulieren hilft, das über eine Kritik der individuellen musealen und kuratorischen Entscheidung hinausgeht. Es liegt vielmehr in dem begründet, was Marx als den Fetischcharakter der Ware bezeichnet (Marx, 1989, S. 100ff). Verknüpft meint dies: Die kapitalistische Produktionsweise verdeckt die Tatsache, dass Waren Produkte menschlicher Arbeit und sozialer Interaktion sind. Stattdessen erscheinen sie als autonome Dinge mit einem aus sich selbst heraus existierenden Wert, was die tatsächlichen Produktionsverhältnisse und die aufgebrachte Arbeitskraft hinter der Ware unsichtbar werden lässt. Dieser Effekt spielt Steinberg zufolge auch dann eine entscheidende Rolle, wenn kapitalistische Produktionsprozesse zum Gegenstand repräsentativer Praxis gemacht würden, wenn sie also in Film, Foto oder anderen Formen der Darstellung abgebildet werden. So sei eben diese von Marx als »geheimnisvoll« (ebd., S. 101) bezeichnete soziale Gemachtheit der Ware kaum repräsentierbar, werde stets von der scheinbaren Autonomie des Dings, von seiner Materialität, seiner äußeren Erscheinung und Form verdeckt.

Diesen Effekt erlebe ich nun in der Ausstellung, wenn mir die Kautschukbündel, Tabakrollen und Stoßzähne als scheinbar autonome Dinge in der gläsernen Vitrine, auf den ersten Blick losgelöst von ihrem sozialen und ökonomischen Kontext, präsentiert werden. Eine angemessene Darstellung von Waren, die deren Verdinglichung nicht reproduziert, müsste einen Blick auf ihr Inneres, auf die in den Dingen aufgehobene dialektische Beziehung von Arbeit, Kapital und Tauschwert, auf die in ihnen vergegenständlichte abstrakte Arbeit werfen. Wie aber ist das möglich? Was könnte ein Museum wie das MAS tun, um sich mit seinen Mitteln dieser Aufgabe zumindest anzunähern?

Eine mögliche Perspektive für einen Umgang mit diesem Problem liegt, so möchte ich argumentieren, in dem, was ich in dieser Arbeit als logistische Museumspraxis bezeichne, in einer Praxis des musealen Erzählens also, die die ökonomischen und räumlichen Bezüge von Handelswegen und Lieferketten in den Vordergrund stellt, die ein Denken in Relationen zum Leitmotiv macht. So formulieren auch Toscano und Kinkle in ihren Auseinandersetzungen mit der von ihnen sogenannten »art of logistics« das Ziel »to dislocate the fetish of the commodity by bringing to the fore [...] the social relations largely shrouded by the final products, to disclose the violence behind the anodyne surface of exchange« (2015, S. 193).

Ein erster Anhaltspunkt dafür, wie sich diese Problemstellung in eine relationale Ausstellungspraxis übersetzen ließe, findet sich bereits im Nebeneinander der Waren und der Peitsche, vor dem ich noch immer stehe. Indem sie auf diese Weise präsentiert werden, die unscheinbaren braunen Bündel unmittelbar neben dem bei genauerem Hinsehen zweifelsfrei als solchem erkennbaren Werkzeug der Gewalt platziert werden, wird deutlich, wie untrennbar beide miteinander verwoben sind. Die Peitsche wird als Teil des Produktionsprozesses jener Waren lesbar, die im Antwerpener Hafen umgeschlagen und in ganz Europa verarbeitet wurden, auf deren Grundlage Millionenumsätze generiert wurden. Was mich im ersten Moment meiner Betrachtung irritiert, wird hier produktiv gemacht: Indem die Peitsche unterschiedslos zwischen den Waren platziert ist, indem hier kein ästhetischer Bruch produziert wird, sondern die Präsentation auf derselben Ebene verweilt, stellen die Kuratoren eine unmittelbare Relation zwischen den Elementen des Displays her. Sie vermeiden es, die Peitsche zu isolieren, sie aus dem Gesamtensemble herauszulösen oder sie als besonders inszeniertes Artefakt zu auratisieren und damit letztlich erneut zu fetischisieren. Vielmehr wird sie als Teil der kolonialen Normalität präsentiert. Sie zwingt mich als Besucher, die Kautschuk- und Tabakbündel als das zu sehen, was sie sind: als Produkte und materielle Zeugnisse eines Akkumulationsregimes, welches sich zwischen den Kolonien im Kongo und dem Hafen von Antwerpen, in dessen unmittelbarer Nähe ich mich gerade befinde und der das Thema der Ausstellung ist, erstreckt und das untrennbar verwoben ist mit Gewalt, Rassismus und Ausbeutung.

Schiffe

Das potenzielle Denken in logistischen Relationen, das in all dem angelegt ist, setzt sich fort, als ich von der Vitrine aufblicke und mich erneut im Dock umsehe. Ich entscheide mich, nun zu den Objekten zu gehen, die zuallererst meine Aufmerksamkeit geweckt haben: den Schiffsmodellen an der rechten Flanke des Docks. Bei genauerem Hinsehen offenbaren sich die zwei großen Modelle als dampfbetriebene Frachtschiffe, zu erkennen an ihren Schornsteinen und dem an Deck aufgestellten Ladegeschirr. Es handelt sich, so lese ich in der Objektbeschriftung, um zwei der bereits im Einführungstext des Docks erwähnten »Kongo Boote«, die bis in die 1960er Jahre im Linienverkehr zwischen Belgien und der Kolonie Belgisch-Kongo im Einsatz waren. Eines der Modelle zeigt demnach das Paket- und Passagierschiff *Elisabethville*, benannt nach dem kolonialen Namen der heutigen Großstadt Lubumbashi, das andere den Stückgutfrachter *Mayumbe*, benannt nach einer Region an der Mündung des Flusses Kongo. In den Pultvitrinen darunter sind drei deutlich kleinere Modelle zu sehen, es handelt sich ebenfalls um Dampfschiffe, die jedoch nicht wie die großen Modelle mit einer Schiffsschraube am Heck versehen sind, sondern an deren Seiten zwei große Schaufelräder angebracht sind. Diese Schaufelraddampfer, so lese ich im Text, hätten deutlich weniger Tiefgang als solche mit Schiffsschrauben und waren daher in der Lage, das verzweigte Netz der kongolesischen Wasserwege zu befahren. Sie wurden in belgischen Werften gebaut, dann demontiert, als Fracht in die Kolonien verschifft und dort wieder zusammengesetzt. Vor Ort wurden sie vor allem für den Transport von Palmöl von den landeinwärts gelegenen Plantagen zu den Hochseehäfen an der Küste bzw. in entgegengesetzter Richtung für die Versorgung der Plantagen eingesetzt.

Im Kontext des Metanarrativs der Austellilung, der linearen Chronologie der Vernetzung, verweisen diese Schiffsmodelle so zunächst auf eine spezifische Entwicklungsstufe der Schifffahrt. Diese zeichnet sich u.a. durch einen ausgereiften Dampfantrieb und die dadurch erreichte Zuverlässigkeit aus, ohne die der Linienverkehr auf interkontinentalen Routen nicht denkbar wäre. Die Schiffsmodelle bieten an dieser Stelle also Orientierungspunkte, die mich als sehendes und fühlendes Subjekt auf der Timeline, im narrativen Flow des Ausstellungsraumes, verorten. Die Schiffe sind Teil des historischen roten Fadens, des der Ausstellung zugrundeliegenden Leitmotivs, dessen evolutionäre Struktur den Rahmen für die logistische Vernetzungserzählung bildet. Sie tragen zu dem bei, was im vorherigen Kapitel mit Kevin Hetherington (1997) als Homogenisierung von historischer, räumlicher oder materieller Heterogenität beschrieben wurde: So wie die räumliche Struktur der Docks eine Abfolge zwischen aufeinanderfolgenden, in sich abgeschlossenen historischen Konfigurationen herstellt, bieten die Schiffsmodelle Orientierungspunkte innerhalb dieser Abfolge, bilden die Grundlage ihrer Vergleichbarkeit, glätten die Übergänge zwischen ihnen und sorgen dafür, dass die Ausstellungs-

teile als Abschnitte einer zusammenhängenden Gesamterzählung lesbar sind. Die dampfbetriebenen, ihrer Form nach modernen Schiffe, die als Modelle in dem Dock »Exploitation and Violence« zu sehen sind, stehen in deutlichem Kontrast zu den Segelschiffen und frühen Dampfschiffen des vorherigen Docks, veranschaulichen die Differenz der technologischen Entwicklung und verweisen gleichzeitig auf die historische Kontinuität zwischen den beiden narrativen Abschnitten. Zudem ist hinter den beschriebenen allesamt aus den 1910er und 20er Jahren stammenden Modellen noch eine Reihe weiterer Schiffe zu sehen. Es handelt sich dabei um deutlich modernere Motorschiffe, die eigentlich nicht zu diesem, sondern dem darauffolgenden Dock gehören. Dass sie dennoch bereits hier durch die Ausstellungsarchitektur hindurch sichtbar sind, wenn auch nur andeutungsweise, verdeutlicht abermals die chronologische Struktur der Ausstellung. Die Modelle des Docks »Exploitation and Violence« werden so auf der im vorherigen Kapitel beschriebenen Timeline verortet, werden als Punkte innerhalb der evolutionären, homogenisierten Chronologie der Schiffstypen und -antriebe markiert.

Doch die Schiffe tun hier noch etwas anderes: Sie werfen im oben beschrieben Sinne Falten im narrativen Raum der Ausstellung auf (siehe Kap. 5.1). Sie durchkreuzen den Flow der Chronologie und schaffen rhizomatische Assoziationen und Fluchtlinien zu unterschiedlichen raumzeitlichen Konfigurationen. Wie bereits Foucault in seinem breit rezipierten Vortrag »Von anderen Räumen« ausführt, ist das Schiff »für unsere Zivilisation vom 16. Jahrhundert bis heute nicht nur das wichtigste Instrument zur wirtschaftlichen Entwicklung [...], sondern auch das größte Reservoir für die Fantasie« (2005, S. 942). In der Tat eröffnet das Motiv des Schiffes nahezu unendliche (westliche) kulturhistorische und narrative Assoziationsräume, von der biblischen Arche und dem Odysseusmythos hin zu den Imaginationen von Ferne und Fremde, mit denen die Kreuzfahrtriesen der Gegenwart beworben werden. Doch es verweist auch auf Geschichten der Ausbeutung und Gewalt, auf kriegsrische Auseinandersetzungen und koloniale Landnahmen, auf die Entmenschlungen der *middle passage* und tödliche Fluchtversuche über das Mittelmeer. Was also tun die Schiffsmodelle an diesem Punkt der Ausstellung? Welchen Effekt haben sie, platziert gegenüber den Produkten der kolonialen Extraktion und den Werkzeugen der Gewalt, die in ihre Produktion eingeschrieben sind?

Wenn Foucault Schiffe als »wichtigste Instrumente zur wirtschaftlichen Entwicklung« (ebd.) bezeichnet, so meint dies auch, sie als logistische Objekte zu verstehen. Sie sind, wie die Anthropologin Johanna Markkula bemerkt, »both flexible infrastructures and means of production for capital circulation and accumulation« (2021, S. 28). Das Schiff ist eine bewegliche und bewegende Entität, die Waren, Kapital und Körper mobilisiert, sie umschließt und von einem Ort zum anderen bringt, dabei Verbindungen schafft zwischen Orten und ein Netz der Wertschöpfung knüpft (Campling & Colás, 2018). In historischer Perspektive resoniert dies mit

dem, was Peter Linebaugh und Marcus Rediker (2008) in ihrem Buch »Die Vielköpfige Hydra« schreiben. Sie bezeichnen das Schiff darin als eine der zentralen Methoden der »Ausbeutung von Arbeitskraft« ab der frühen Neuzeit, die alle anderen kapitalistischen Organisationsformen »in der Zirkulationssphäre miteinander verband« (ebd., S. 170). Es sei somit ein Bindeglied »zwischen den unterschiedlichen Produktionsweisen und [trieb] die Expansion der internationalen kapitalistischen Ökonomie voran« (ebd.). Es ist eine zentrale Komponente des logistischen Kapitalismus, wobei es insbesondere für dessen räumliche Konfiguration von entscheidender Bedeutung ist. Wenn Foucault also sagt, das Schiff fahre bis »in die Kolonien, um das Kostbarste zu holen, was die Gärten dort zu bieten haben«, so ist dies nicht unbedingt ein Beleg für seine Behauptung, das Schiff sei »die Heterotopie *par excellence*« (Foucault, 2005, S. 942, H.i.O.). Es kann vielmehr ebenso als Hinweis darauf gelesen werden, dass das Schiff eine zentrale und sehr materielle Größe der kapitalistischen Gegenwart markiert und historisch mit den logistischen Extraktionsbewegungen der Kolonisierung verwoben ist.

Vor diesem Hintergrund ist es nahezu unmöglich, die in der Ausstellung präsentierten Schiffe als rein technische Objekte zu betrachten, wie es die Logistik des Raumes impliziert (siehe Kap. 5.1.), oder sie als Hinweis auf heterotope Möglichkeitsräume zu lesen, wie Foucaults Text es nahelegt. Auf den hier in Modellform gezeigten Schiffen wurden die Waren transportiert, die nun neben der Peitsche in den Vitrinen liegen. Sie sind das Bindeglied zwischen den Plantagen, den Schauplätzen der gewaltvollen Extraktion, und dem Hafen von Antwerpen, dem Ort der Akkumulation der so erpressten Gewinne. Plötzlich werden die Schiffsmodelle, die mir zunächst nur als Signifikanten einer technologischen Entwicklungsstufe innerhalb der evolutionären Kontaktgeschichte erschienen, zu konstitutiven Elementen einer kolonialen Situation. Sie erweitern den relationalen Blick, der sich im Zwischenraum zwischen Waren und Peitsche ergibt, um eine globalräumliche Perspektive, eine Assoziation über tausende Kilometer hinweg, entlang der Lieferkette des kolonialen Handels, und binden den Blick auf die Ausbeutungspraktiken der belgischen Plantagen zurück an das Thema der Ausstellung, den maritimen Handel. Die Schiffe verweisen so auf entscheidende Momente der kolonialen Logistik, jener »Bewegung der Herrschaft, der Ausbeutung, der Plünderung«, von der Frantz Fanon schreibt, sie reiche »von den Küsten des [kolonisierten] Landes aus unmittelbar bis in die Paläste und Docks des ›Mutterlandes‹« (1978, S. 39).

Die Schiffsmodelle in diesen Kontext zu setzen bzw. andersherum die belgische Kolonialgeschichte als eine unmittelbar mit dem Hafen und den dort angelandeten Schiffen zu erzählen, ist historisch durchaus naheliegend. So schreibt etwa Didier Gondola zur Bedeutung der Flussschifffahrt im Leopold'schen Freistaat Kongo: »Europe was eager to exploit Africa's resources without the hindrance of constructing railways. Navigable rivers presented obvious advantages toward this end. These were Africa's commercial highways.« (2002, S. 57) Flüsse waren demnach die zentra-

len Transportwege der kolonialen Logistik. Auf ihnen waren die hier in Modellform gezeigten Dampfschiffe im Einsatz und transportierten Kautschuk, Palmöl und andere koloniale Rohstoffe aus dem Landesinneren zu den Hochseehäfen der Küste. Dies macht Schiffe insbesondere im Geschäft mit Kautschuk, dessen Gewinnung ohne große infrastrukturelle Investitionen realisiert werden konnte, zu den wichtigsten Produktionsmitteln: »Rubber, unlike minerals, required no capital investment, no fertilizer, no heavy machinery – just a few steamers to transport the wild rubber and, most importantly, labor.« (ebd., S. 66) Dass die Schiffe so viel Raum in dem Ausstellungsdock einnehmen, geradezu in seinem Zentrum stehen, rahmt das Ausstellungsnarrativ abermals als logistisches Narrativ, als »logistical imagination« (Hockenberry et al., 2021). Durch die Präsentation den Waren gegenüber werden die Schiffsmodelle somit als deren logistische Gegenstücke positioniert, als relationale Entitäten innerhalb einer kolonialen Situation, die Bewegung und Verbindung materiell realisieren. Dies schafft die Bedingungen für eine Perspektivierung, die Waren nicht mehr nur als für sich stehende Produkte betrachtet, sondern als relationale, mobile bzw. mobilisierte Entitäten, die zwischen Kolonie und Metropole zirkulieren und in dieser Zirkulation Mehrwert generieren.

Karten

Wie aber kann es gelingen, diesen relationalen Kontext der Schiffe, ihre konstitutive Funktion innerhalb einer kolonialen Situation und einem auf Ausbeutung und Extraktion basierenden Prozess der Wertschöpfung vermittelbar und darstellbar zu machen? Wie kann das Museum in der kritischen Auseinandersetzung mit logistischen Infrastrukturen selbst zur Infrastruktur der Kritik werden? Wie Philip E. Steinberg (2015) anmerkt, sind die einzelnen Elemente des kapitalistischen Produktionsprozesses, deren Endpunkt eine bestimmte Ware ist, durchaus darstellbar. Die Fabrik, das Werkzeug, die Plantage, die Peitsche, das Schiff – all das lässt durch Fotografie, Film, oder wie hier in musealen Kontexten durch die Präsentation historischer Originalobjekte und Modelle abbilden. Dies ändere jedoch nichts an der grundsätzlichen Problematik, sondern verstärke diese unter Umständen noch. Die genannten Darstellungsformen verbergen demnach abermals die gesellschaftliche Dialektik, die im Gezeigten angelegt sei – diesmal nicht mehr in Waren, sondern in den Produktionsmitteln selbst. Steinberg führt dazu aus:

[T]he resulting representation of these capitalist artefacts will inevitably fail to reveal the totality of underlying processes that govern how they are produced, moved and consumed. Indeed, a partial representation, in which an object of capital (or a single, abstracted process [...]) is extracted from its underlying dynamics, can actually serve to *obscure*. (ebd., S. 35, H.i.O.)

Es braucht also eine Art des Umgangs mit den Modellen, die ihre relationale Eigenschaften in den Vordergrund rückt, anstatt sie als technische Objekte zu fetischisieren. Es braucht eine Form der Kartierung im Sinne einer kognitiv-ästhetischen Standortbestimmung innerhalb der logistischen Kapitalkreisläufe (siehe Kap. 4.3), deren Teil die Schiffe sind. Gefragt ist eine Darstellung der »practically-abstract processes and relations«, wie sie auch Alberto Toscano und Jeff Kinkle (2015, S. 24) im Anschluss an Fredric Jameson fordern, eine Vermessung und Übersetzung der komplexen politökonomischen und räumlichen Kontexte, die in die Schiffe eingeschrieben sind und aus diesen heraus gelesen werden können.

Es liegt daher nahe, dass ich mich an dieser Stelle einem weiteren Objekt zuwende, das unmittelbar neben den Schiffsmodellen platziert ist und das eine Kartierung in einem sehr wörtlichen Sinne vornimmt. Es handelt sich um eine der erleuchteten Erdkugeln, die mir bereits aus den vorherigen Docks vertraut sind. Auf dem Globus sind die Kontinente als schwarze Flächen dargestellt, dazwischen hell leuchtend die Wassermassen der Meere (Abb. 5). Diese wiederum werden durchkreuzt von einem Netz roter Linien, das das Mittelmeer überzieht, sich von Antwerpen aus über den atlantischen Ozean erstreckt, in Richtung der nordamerikanischen Ostküste verzweigt, nach Mittel- und Südamerika und, an dieser Stelle entscheidend, an die Westküste des afrikanischen Kontinentes, genauer: die kongolesischen Hafenstädte Boma und Matadi. »Trade routes of Compagnie Maritime Belge«, lese ich auf einem daneben montierten Schild. Mit einem Blick erhalte ich hier einen Eindruck von der Dichte der Handels- und Transportrouten, die von der genannten Antwerpener Reederei bedient wurden. Der Globus expliziert auf grafische Weise die räumliche Relationalität, die auch in den Objekten und Texten angelegt ist, und fügt dem Ausstellungsarrangement ein Moment der Mobilität hinzu. Dies waren die Wege, so wird hier deutlich, auf denen die in Modellform präsentierten Schiffe verkehrten und auf denen sie die in der Vitrine platzierten Waren transportierten.

Diese räumlichen Relationen zu vermitteln ist entscheidend für das Projekt einer logistischen Museumspraxis. Wie in Kapitel 3 ausführlich dargelegt wurde, wird in einer logistiktheoretischen Analyse der Transport, d.h. die Mobilität von Waren, Kapital, Arbeit und Informationen innerhalb eines räumlichen Netzes der Zirkulation, als entscheidender Faktor der Wertschöpfung theoretisiert. Entsprechend gilt es, dies auch im Ausstellungskontext darstellbar und erfahrbar zu machen und so die bereits in den Schiffsmodellen angelegte relationale Perspektive weiter auszuarbeiten. Für das oben eingeführte Problem der Repräsentierbarkeit solcher Prozesse bringt das indes eine entscheidende Verkomplizierung mit sich: »Specific challenges emerge when capital takes the form of ›cargo‹ – goods that are loaded for bulk movement, as on a ship«, schreibt auch Steinberg (2015, S. 35).

Abbildung 5: Globus im Dock »Exploitation and Violence«



Quelle: Eigene Abbildung

Dies ist die Problemstellung, mit der eine logistische Museumspraxis sich an dieser Stelle konfrontiert sieht. Sie macht weder die Waren noch die Schiffe selbst, sondern die Frage des Transports und den damit in Zusammenhang stehenden Operationen der Verschiffung und des Umschlags zum Ausgangspunkt der Erzählung. Sie fokussiert nicht auf das Endprodukt des Produktionsprozesses, auch nicht auf den Ort der Produktion oder die Technologie des Transports, sondern stellt dessen geografische Relationalität in den Vordergrund, die auf der Zirkulation zwischen verschiedenen Orten der Produktion und der darin realisierten Wertgenerierung beruht. Dies ist im didaktischen Objekt des Globus angelegt, der, fast wie eine Leseanweisung, die Schiffe und Waren in einem globalen Netzwerk der Transportrouten und Knotenpunkte verortet. Für die Frage der Repräsentierbarkeit kapitalistischer Relationalität ist die Einführung einer solchen globalrelationalen Dimension eine essenzielle Voraussetzung. Indem nachvollzogen wird, wie sich etwas bewegt, zu welchen Orten es in Relation steht, welche Wege es hinter sich hat, wird es möglich, durch die opake Oberfläche der Ware hindurch einen Blick auf die dahinterstehenden Zusammenhänge und Beziehungen zu werfen.

Gleichzeitig, so Steinberg, birgt eine solche auf Mobilität fokussierende Perspektive aber weitere, anders gelagerte Problematiken. Sie setzt immer ein Ding, ein Objekt, eine Entität voraus, welche Gegenstand der Bewegung ist:

As a force, mobility always involves the transposition of *something*, and this returns us to the [...] discussion of the problems inherent in representing a thing that is being moved rather than the underlying processes behind its production, consumption and transportation. (ebd., H.i.O.)

Anstatt die Verdinglichung der Ware also zu dekonstruieren und ihre gesellschaftliche Gemachtheit offen zu legen, erschwert der Fokus auf Mobilität und materielle Zirkulation genau das, indem er die Ware als passives und diskretes Objekt der Bewegung, als dasjenige, was bewegt wird und was abgesehen davon keine inhärenten Eigenschaften hat, reproduziert. »As such«, folgert Steinberg, »a representation of a transported commodity as a stable, pre-formed object that retains its essence as it moves across a background of space and time is necessarily partial [...]. The resulting representation is a *fetishised* one that depoliticises political economy« (ebd., S. 35, H.i.O.). Dass Kautschuk, Tabak und Stoßzähne hier indirekt auf einem bestimmten Punkt des schwarz beklebten Globus verortet werden, dass ihr Weg auf einer idealisierten roten Linie nachvollzogen wird, sagt an sich also noch nichts darüber aus, auf welchen Prozessen ihre Existenz und ihre Reise beruht. Es rückt diese sogar tendenziell in den Hintergrund, indem es auf die reine Distanz und Richtung ihrer Reise fokussiert und diese von anderen materiellen Zusammenhängen isoliert. Was an dieser Stelle dominiert, sind die Strecken, die zurückgelegt wurden, die Anzahl der Linien, die Dichte des logistischen Netzes. Was auf diesen Routen bewegt wurde und was an den so verbundenen Orten geschah, ist nicht ersichtlich.

Die von Steinberg kritisierte hegemoniale Vorstellung von Mobilität setzt dabei nicht nur die Existenz eines zu bewegendes Dings an sich voraus, sondern beruht ebenso auf der Vorstellung eines stabilen Raumes voller eindeutig zu bestimmender Lokalitäten, *zwischen* denen dieses Ding zirkuliert:

[M]obility, at least when it is perceived as movement within the framework of Euclidean mathematics, is apprehended by measuring the distance that an object traverses across a stable background of space and time. Our very concept of movement references a world of essential stabilities: the point, the area and the duration are understood as existing ontologically prior to their crossing. (ebd., S. 36)

Das führt zurück zu der in den bisherigen Kapiteln mehrfach aufgeworfenen Frage nach der Verfasstheit des logistischen Raumes, also desjenigen Raumes, in welchem Zirkulation realisiert wird und der seinerseits in dieser Bewegung der Zirkulation erst produziert wird. Im vorherigen Kapitel wurde diese Frage anhand des Ausstellungsraumes von *Freight* behandelt. Dort habe ich herausgearbeitet, wie dieser Raum strukturiert und aufgeteilt ist und wie durch eben diese Aufteilung bestimmte Formen der körperlichen wie diskursiven Zirkulation realisiert werden. Ich habe ei-

ne Analyseperspektive vorgeschlagen, die den Raum jenseits einer rein euklidischen geometrischen Beschreibung greifbar zu machen versucht und die die rhizomatischen Assoziationen herausstellt, die die scheinbar lineare und stringente Ordnung des Raumes durchkreuzen und über sie hinausweisen, die also die Logistik des musealen Raumes ausmachen.

Hier, mit der Anordnung von Waren, Schiffen und Globen im Blick, scheint die Frage nach dem logistischen Raum noch auf einer anderen Ebene auf. Indem mit den einzelnen Ausstellungselementen die bewegten sowie bewegenden Entitäten der Logistik repräsentiert und zudem in einem globalen Kontext situiert werden, wird *der Raum selbst* zum Gegenstand der Ausstellung, verschiebt sich die Perspektive also von der Logistik des musealen Raumes zur Musealisierung von Logistik, genauer: zur Musealisierung des logistischen Raumes. Mit Lefebvre gesprochen sehe ich mich angesichts des Globus einer technokratischen »representation of space« gegenüber, einer räumlichen Fantasie der »scientists, planners, urbanists, technocratic subdividers and social engineers« (Lefebvre, 1991, S. 38). Der hier adressierte logistische Raum ist ein aufs Engste mit sozioökonomischen Produktionsprozessen verwobenes Phänomen, ein auf Zirkulation und Mobilität hin optimierter Raum auf globaler Ebene, bestehend aus Handelsrouten und Knotenpunkten, aus Häfen, Fabriken, Plantagen, Lagerhäusern, Straßen, Schifffahrtswegen. Auf der Ebene der Repräsentation des Raumes werden, wie der Geograf Christian Schmid schreibt, die »Beziehungen zwischen den Objekten und den Menschen« festgelegt, die »sich in die räumlichen Texturen einfügen und diese damit verändern. Diese Texturen [sind] also gewissermaßen Einprägungen oder Abdrücke von wirksamen Kenntnissen und Ideologien.« (2010, S. 219)

Als Teil einer solchen Textur, als Repräsentation einer ideologisch durchwirkten Vorstellung des Raumes der globalen Zirkulation kann auch der in der Ausstellung als didaktisches Medium platzierte Globus betrachtet werden und mit ihm das gesamte Objektensemble im hier diskutierten Ausstellungsabschnitt. Der Globus mit seinen weißen und schwarzen Flächen und den dazwischen gezogenen roten Linien stellt Raum auf eine Weise dar, die den für die kommerzielle Logistik zentralen Paradigmen von Mobilität und Konnektivität entspricht. Dabei bildet er keinerlei geografische Besonderheiten ab, keine ökonomischen oder sozialen Relationen. Die schwarzen und weißen Flächen sind auf ihre rein topologische Position, auf ihre Verortung in einem abstrakten Raum der Koordinaten reduziert. Einerseits sorgt der Globus so dafür, die relationale Qualität von Waren und Schiffen anschaulich zu machen. Er führt vor Augen, dass diese nicht nur für sich als diskrete Entitäten existieren, sondern Verbindung schaffen, Interdependenz herstellen, Zirkulation realisieren bzw. in diese eingebunden sind. Andererseits etabliert er aber auch eine Form der Abstraktion, die einem Durchdringen der *materiellen* Dimension dieses zirkulatorischen Raumes gegenläufig ist.

Wie der Kulturwissenschaftler Alexander Klose schreibt, ist diese Form der Abstraktion ein wesentliches Merkmal der kapitalistischen Logistik selbst:

[Global transit] cares little about local conditions, currents and storms, day and night, or winter and summer; rather, it draws its lines in accordance with its own system time, crisscrossing the globe. It continues a trend that began with the introduction of standard postage and that was taken to the extreme with the electronic shipment of information across global data lines – *it levels space*. It dissolves the topography and geography of the currents and winds, the rising and falling, the favorable and unfavorable environmental conditions, in support of a topology, an analysis of the connections between marketplaces, without consideration of real material circumstances. (2015, S. 34, Herv. MR)

Dass eine Darstellung des Raumes als von idealisierten Linien durchzogene Oberfläche in Form des Globus in der Ausstellung platziert wird, bedeutet also in gewisser Weise eine Reproduktion der räumlichen Logik der Logistik selbst. In geradezu paradigmatischer Weise führt sie die Vorstellung einer durch stabile und mathematisch beschreibbare Koordinaten bestimmten Welt vor Augen. Die schwarzen und weißen Flächen bilden ein Referenzsystem, innerhalb dessen die idealisierten Vektoren der Mobilität grafisch repräsentiert werden. Dabei werden die komplexen Beziehungen logistischer Warenketten auf einfache Linien reduziert, integriert in das Schema der Kartierung, in eine euklidische Abstraktion des Raumes. Dies negiert notwendigerweise einen Großteil ihrer Komplexität. Die dreifarbige Visualisierung auf der Oberfläche der Glaskugel macht keinen Unterschied hinsichtlich der konkreten Form dieser Relationen oder der materiellen und politischen Spezifität der dargestellten Räume. Ob es sich um den Transport von Weizen im Ostseeraum, die Verschiffung von Arbeitskräften über den Atlantik oder die Verbringung der Produkte des belgischen Terrorregimes im Kongo in die ökonomischen Zentren Europas handelt – alles wird auf dieselbe Form gebracht, wird zur geometrisch konstruierten Linie auf der makellosen Oberfläche der Erdkugel, die den Raum der Zirkulation als gegebenes a priori einführt.

Was einerseits als didaktisches Mittel dient, um die Relationalität des gesellschaftlichen Produktionsprozesses der Waren und die prominente Position logistischer Infrastrukturen innerhalb dessen herauszustellen, sorgt also andererseits auf der Ebene der Repräsentation des Raumes für eine erneute Fetischisierung. »The map will hinder the mapping«, schreiben Toscano und Kinkle, »as we come to be captivated by fetishes of scale and precision that smooth over the world's contradictions« (2015, S. 4).

Dieses Problem ist bereits bei Lefebvre beschrieben, der ebenfalls auf eine Fortschreibung verdinglichter Tendenzen in der hegemonialen Imagination des Raumes hinweist:

[I]nstead of uncovering the social relationships [...] that are latent in spaces, instead of concentrating our attention on the production of space and the social relationships inherent to it [...] we fall into the trap of treating space as space ›in itself‹, as space as such. We come to think in terms of spatiality, and so to fetishize space in a way reminiscent of the old fetishism of commodities, where the trap lay in exchange, and the error was to consider ›things‹ in isolation, as ›things in themselves‹. (Lefebvre, 1991, S. 90)

In diesem »spatial fetishism« (Steinberg, 2015, S. 41) gehen entscheidende Aspekte des Produktions- und Zirkulationsprozesses verloren, deren Darstellung und Reflexion zentrales Anliegen einer logistikkritischen Museumspraxis sein müsste. Es wird ein kaum zu überbrückender Bruch deutlich, der sich zwischen dem am Anfang des Docks implizierten Blick auf die gewaltvollen Produktionsbedingungen des kolonialen Rohstoffabbaus einerseits und der nun in den Vordergrund tretenden Abstraktion des Raumes zwischen Kolonie und Metropole andererseits auftut. Die Peitsche, deren Anblick mich noch vor wenigen Minuten an die materielle Gewalt des Planatagensystems erinnert hatte und die meinen Blick auf Kautschukproben und Elefantenstoßzähne bestimmt hat, steht in einem nicht auflösbaren Spannungsverhältnis zu der grafischen Abstraktion eben dieser gewaltvollen Relation.

Dass dies an dieser Stelle geschieht, kann indes als eine fast unausweichliche Konsequenz einer Form der Kartierung betrachtet werden, die allein an Positionen und Verbindungslinien innerhalb eines idealisierten euklidischen Raumes interessiert ist. Schwarze Landmassen, weiße Ozeane, rote Transportrouten – innerhalb eines solchen, als präexistent vorausgesetzten Raumes kann materielle Bewegung ebenso wie soziale und ökonomische Relationalität kaum als etwas anderes dargestellt werden denn als »fleeting activity that occurs between the points where we are located. Mobility can never be cognitively apprehended as an ongoing, unmediated phenomenon« (ebd., S. 36). An dieser Stelle stößt das übergeordnete Narrativ der Kontaktgeschichte an seine Grenzen, ist es als solches doch nur begrenzt in der Lage, die Spezifität verschiedener Begegnungen und Relationen angemessen zu adressieren, solange sie in dem übergeordneten Begriff des Kontakts zusammengefasst sind.

Dabei ist es mehr als eine Randnotiz, dass diese Form der Kartierung historisch eng mit technologischen Entwicklungen im Bereich der Schifffahrt, der logistischen Optimierung von Warenströmen und einer grundsätzlich veränderten Wahrnehmung des Ozeans in der Moderne verwoben ist. So beschreibt Steinberg, wie der Ozean ab dem späten 19. Jahrhundert, ausgelöst u.a. durch die Ausbreitung des transkontinentalen Linienverkehrs, zunehmend als »transportation space« wahrgenommen und beschrieben wurde: »a surface, a space that could not be – and had no need to be – represented, a blue blank that was functional only in its emptiness.« (ebd.: 39, H.i.O.) Diese Konzeption schlage sich nicht zuletzt nieder in ei-

ner spezifischen Form der Darstellung des Ozeans, einer Kartierung, die, im Unterschied zu den Seekarten früherer Jahrhunderte, die Ozeane im Wesentlichen als leere Flächen visualisiert, als »perfect in between space for a world of cargomobilities.« (ebd., S. 39) Es ergibt sich eine direkte Linie von der zunehmenden Standardisierung des Linienverkehrs, die wiederum auf zuverlässigen Antrieben und einem rationalistisch-modernen Zeitregime beruhte, hin zu der Vorstellung des logistischen Raumes als »glatte[m] Raum par excellence« (Deleuze & Guattari, 1992, S. 664), welche im 20. Jahrhundert durch die Einführung des Containers und die in Kapitel 3 beschriebenen Umbrüche der *logistics revolution* ihre volle Macht entfaltet. Die Materialität geografischer Kontexte, aber auch Körperlichkeit, Subjektivität, Affekt – all das spielt in den logistischen Räumen nur in dem Maße eine Rolle, wie es für die Kapitalakkumulation, für die Generierung von Mehrwert konstitutiv ist. Alle Unebenheiten und Faltungen werden planiert, werden in die räumliche und politische Logik der Lieferkette gezwungen oder hier in der Ausstellung in die Form roter Linien auf dem weiß leuchtenden Globus gebracht und so im Raum des Museums reproduziert.

Hier zeigt sich, wie komplex die Anforderungen an eine logistische Museumspraxis sind und wie groß die Gefahr, dass diese in eine Logik der Abstraktion umschlägt, die sie eigentlich zu dekonstruieren sucht. So verweist das idealisierte Netz der Verbindungen, das auf dem Globus repräsentiert ist, auf einen abstrakten Raum, einen, »homogeneous, logistical, optico-geometrical, quantiative space« (Lefebvre, 2009, S. 238), der die gewaltvolle Dimension des logistischen Raumes ausblendet, der Materialität in der abstrakten Repräsentation des Raumes verschwinden lässt. In diesem Sinne reproduziert die Ausstellung in ihrem Versuch, logistische Relationalität darzustellen, wiederum jene räumlichen Logiken und Imaginationen, die der kapitalistischen Logistik eigen und einer logistikkritischen Ausstellungspraxis gegenläufig sind. Dies ist eine Problematik, die einer relationalen Sicht inhärent ist und zu der sich eine logistische Museumspraxis verhalten muss. Diese ist, so wurde oben bereits mit Blick auf das Display der Waren und Schiffsmodelle deutlich, mit einer doppelten Herausforderung konfrontiert: Auf der einen Seite sieht sie sich der opaken Oberfläche der Waren gegenüber, die es im Ausstellungskontext zu dekonstruieren, deren materiellen Unterbau es freizulegen, deren Verdinglichung es zu kritisieren gilt. Indem die Ausstellung einen Weg wählt, der von Fragen der Logistik, spricht: der Mobilität zwischen verschiedenen Orten der Wertschöpfung ausgeht, versucht sie einen Schritt in genau diese Richtung. Sie wählt den Zugang über Schiffsmodelle, über die Infrastrukturen der materiellen Zirkulation und situiert diese mittels des Globus in ihrem globalräumlichen Zusammenhang. Dabei ist es jedoch gerade ein die Mobilität von Waren privilegierender Zugang (sprich: ein logistischer Zugang), der das Problem nicht löst, sondern ein neues aufwirft: das der Unmöglichkeit, die Mobilität von Dingen sowie die dieser Mobilität zugrunde lie-

gende räumliche Relationalität adäquat darzustellen und in ihrer materiellen Dimension ernst zu nehmen.

5.3 Logistische Subjektivierung und museale Whiteness

Die Herausforderungen, die sich einer musealen Repräsentation logistischer Zusammenhänge stellen, sind grundlegend. Die in ihnen angelegte Relationalität birgt immer die Gefahr, dass eine allzu abstrakte, Fluidität und Mobilität überhöhende Form der Darstellung an Raum gewinnt. Dies geht oft einher mit einem Modus des Erzählens, der keinen Ort zu haben, von keinem Standpunkt auszugehen scheint, weder geografisch noch epistemologisch. Diese Frage des Standpunktes, die in der vorherigen raumtheoretischen Betrachtung angelegt ist, impliziert dabei auch die Frage nach dem Subjekt der Erzählung. Was ist der Status von Menschen in dieser Anordnung von unbelebter Materie, von Waren, Infrastrukturen und Transporträumen, und wo sind sie in der Erzählung, wo im Ausstellungsraum zu finden? Diese Fragen markieren einen entscheidenden Resonanzraum zwischen Diskursen der Logistiktheorie und der Museumswissenschaften, die beide in jeweils unterschiedlichen Registern mit dem Verhältnis von Subjekten und Objekten im Raum befasst sind. So kann Logistik in ihrer basalsten Definition als eine Wissenschaft und Praxis des Transports von Dingen, der »circulation of stuff« (Cowen, 2014, S. 1), charakterisiert werden. Die Frage des Subjektes in den dafür entworfenen infrastrukturellen Netzwerken wird vor allem als Problem formuliert, als eine Frage extremer Prekariät und Vulnerabilität, etwa in Analysen logistischer Arbeitsregime (Bonacich & Wilson, 2008; Cowen, 2010; Neilson, 2012) oder in Untersuchungen, die die begrenzten Möglichkeiten von widerständigen Praktiken in und gegen diese Regime ausloten (Bernes, 2015; Cuppini et al., 2015; Toscano, 2011). In gewisser Weise analog dazu ist auch im Museum der Status des Subjektes grundsätzlich prekär, handelt es sich doch, in den Worten Hetheringtons, um einen »space of the object and not the subject« (2011, S. 471).

Im Folgenden werde ich daher die Frage nach dem Subjekt innerhalb der Logistik des Musealen in den Blick nehmen und Perspektiven der Black Studies als ein Relais in Stellung bringen, das die Problematik des Subjektes in der kapitalistischen und kolonialen Logistik mit jener im Museum zusammenzudenken erlaubt. So wird der bisher verwendete Literaturkorpus kritisch ergänzt und der Logistikbegriff in Richtung dessen erweitert, was in Kapitel 3 bereits als »Logistik der Rassifizierung« eingeführt wurde. Ich konzentriere mich dabei erneut auf das Dock »Exploitation and Violence« in der Ausstellung *Freight* im MAS und insbesondere auf diejenigen Elemente, in denen die in der Ausstellung implizierten Subjekte erkennbar sind und die mit entsprechenden Momenten der logistiktheoretischen Literatur in Dialog gesetzt werden können.

Das museale Subjekt

An der Stirnseite des Docks »Exploitation and Violence« hängt eine im Hochformat ausgerichtete Leinwand. Sie ist rund 2,50 Meter hoch, die Unterkante befindet sich in etwa auf meiner Augenhöhe. Auch in den vorherigen Docks waren solche Leinwände montiert, daher ist mir die Form der darauf gezeigten Videos bereits vertraut. Sie alle folgen einem ähnlichen Aufbau: Zu sehen sind Personen, die langsam unterschiedliche Handlungen und Bewegungen ausführen und mit verschiedenen Gegenständen, genauer: mit Waren interagieren. Auf diese Weise werden die Videos im Kontext der zeitlichen Abschnitte situiert, welche in den jeweiligen Docks verhandelt werden, und rückgebunden an die jeweils thematisierten Warenwege und Handelsverbindungen. Auf der Website des Künstlers Koen Broos, der die Arbeit im Auftrag des Museums federführend anfertigte, heißt es dazu, die Videos orientierten sich »lose an den Themen der Ausstellung« und ließen Besucher*innen »in den menschlichen, emotionalen und taktilen Aspekt der beförderten Güter eintauchen« (Broos, 2021, Übers. DeepL).

Wo in der Ausstellung von Holz als wichtigem Handelsgut im Mittelalter die Rede ist, läuft ein Video, in dem ein Schauspieler in bedächtigen Bewegungen Holzbalken zu einer pagodenartigen Konstruktion schichtet. Wo es um kostbare Pigmente als Importgut aus den portugiesischen und spanischen Kolonien geht, graben sich Hände in ein tiefblaues Pulver. Wo der florierende Tabakhandel im 19. Jahrhundert thematisiert wird, werden Tabakblätter an einer gespannten Leine befestigt, als würden sie zum Trocknen aufgehängt. Diese Handlungen erscheinen nicht abgeschlossen, fast endlos. Es ist kein Fortschritt innerhalb der Tätigkeiten ersichtlich, etwa eine Verlagerung von Dingen von einem Ort zum anderen, kein »Wegarbeiten«. Auch ist kaum zu erkennen, wann das Video endet und der Loop von vorne beginnt. Stattdessen steht die Tätigkeit selbst im Mittelpunkt, wird in der endlosen Folge der Bewegungen genau seziert. Die Kamera ist dabei größtenteils statisch, die sehr dünne Schärfeebene liegt weit im Vordergrund des Bildes, während der Großteil der Handlungen weiter hinten in der Unschärfe stattfindet. Nur gelegentlich nähern sich die Performer*innen der Kamera und gewinnen an Kontur, nur um meist in derselben Bewegung aus dem Bild herauszutreten.

Recht schnell hatte ich in den vorherigen Docks das Gefühl, das Prinzip der Videos verstanden zu haben. Ich hatte ihnen nur wenige Sekunden Beachtung geschenkt und mich dann anderen Teilen der jeweiligen Displays zugewandt, hatte statt dem verschwommenen, langsamen Geschehen auf der Leinwand zu folgen lieber Objekte betrachtet und Texte gelesen. Wie ich später erfahre, ist dies ganz im Sinne des Künstlers Koen Broos, der die Videos in Zusammenarbeit mit der Fotografin Linde Raedscheiders, der Kostümbildnerin Joëlle Meerbergen, dem Szenografen Koen Bovee sowie dem Dramaturgen Gerry de Mol entwickelte. So erläutert er im Interview:

We always said, the videos had to be like moving wallpapers. [...] It can't be in your focus all the time, you can't pay attention all the time. [...]. It had to be there, but it had to give some kind of sensual atmosphere to the complete venue. (Koen Broes, Interview am 11.09.2024)

Auf diese Weise hatte auch ich bisher die Videos wahrgenommen, als Hintergrund, vor dem die eigentlich im Fokus stehenden Inhalte der Docks Gestalt annehmen, der grob die behandelten Themen illustriert und keine durchgehende Aufmerksamkeit erfordert.

Hier im Dock »Exploitation and Violence« jedoch ist etwas anders. Das Video unterscheidet sich von den vorherigen, lässt mich länger verweilen. Ich halte inne und betrachte es genauer. Ich sehe einen Mann mit nacktem Oberkörper, er steht vor etwas, was die Bordwand eines hölzernen Schiffes sein könnte. Kurze Zeit später betritt auf Höhe der Oberkante dieser Wand eine zweite Person die Szenerie, zu sehen sind nur ihre Füße. Die erste Person streckt die Hände in die Höhe, die zweite reicht ihr ein Kind, schätzungsweise um die zehn Jahre alt. Der Mann nimmt es vorsichtig entgegen und trägt es an der Kamera vorbei aus dem Bild. Für kurze Zeit ist der Bildausschnitt leer, sind keinerlei Menschen mehr zu sehen vor der hölzernen Wand. Dann tritt der Mann zurück ins Bild, das Kind trägt er nun auf dem Rücken, es hat die Hände um seinen Hals geschlungen und schmiegt sich an ihn. Sie durchqueren das Bild und treten am linken Rand aus dem sichtbaren Bereich heraus. Kurz darauf betritt eine weitere Figur das Bild, der Ablauf wiederholt sich in ähnlicher Weise: Oberhalb der Schiffswand erscheinen Menschen im Bild, die im Vordergrund stehende Person hebt sie herunter, trägt sie aus dem Bild heraus, mal auf dem Rücken, mal über die Schulter geworfen, mal zärtlich vor der Brust (Abb. 6).

Nicht Dinge werden hier von den Performer*innen bewegt, sondern andere Menschen. Angesichts der in diesem Dock platzierten Objekte und Texte, die der Überschrift »Exploitation and Violence« entsprechend explizit die gewaltförmigen Zusammenhänge des kolonialen Handels thematisieren, erscheint mir dies als klare Referenz an den Sklav*innenhandel. Menschen nehmen hier die Position von Waren ein, sind auf eine Stufe gestellt mit Holz, Tabak oder Wolle. Gleichzeitig rufen mehrere Punkte in dem Video spontane Momente der Irritation in mir hervor. So sind die Bewegungen der Performer*innen langsam, bedächtig, geradezu zärtlich. Sie scheinen weit entfernt von der Gewalt und dem Terror der Kolonisierung und Versklavung, an die mich das Gezeigte auf rein denotativer Ebene – Menschen verladen andere Menschen auf ein Schiff – unweigerlich denken lässt. Auch sind es hier, anders als in anderen Videos in den vorherigen Docks, ausnahmslos weiße Körper, die die endlose Abfolge der Bewegungen vollziehen, die in das Innere des stilisierten Schiffes hineingetragen werden.

Abbildung 6: Projektion der Videoarbeit »Carriers« im Ausstellungsteil »Exploitation and Violence«



Quelle: Eigene Abbildung. Video: Koen Broos.

Im Interview mehrere Monate nach meinem Ausstellungsbesuch spreche ich den Künstler Koen Broos auf diese Irritationen an. Er erklärt, für ihn sei dieses Video keinesfalls eines, das ausschließlich Kolonisierung und Versklavung darstelle. Vielmehr ginge es ihm hier um die Darstellung verschiedenster Kontexte, in denen Menschen per Schiff transportiert würden:

For us, it was most interesting to have all the different aspects in that video, which also makes it the most complex one. Because we had slavery, we had the idea of skin, tourism, the normal travel, like when you go somewhere with your family. [...] And the idea was to not make separate choreographies of all the separate ideas, but it flows all the time into each other. So you don't know, is it now slavery, or is it... you know? (Koen Broes, Interview am 11.09.2024)

Das Spiel mit dem Uneindeutigen und der Irritation ist hier beabsichtigt, ist Teil des künstlerischen und didaktischen Konzeptes. Darunter falle, so Broes, auch die in den Bewegungen der Performer*innen angelegte Zärtlichkeit, ebenso wie die Tatsache, dass hier ausnahmslos weiße Körper agieren:

I was convinced not to use Black performers, to not make it too obvious. And maybe that's also why there is no violence. I never thought about violence. And we also never discussed it during the brain stormings. [...] Maybe I thought too much like: OK, we can carry a human, and that was for me already violence. Just carrying is... violent. And I never went further than that in my mind. (ebd.)

Die Irritation, die das Video bei der Betrachtung in mir hervorgerufen hat, wird von den Künstler*innen geteilt, ist Teil des künstlerischen Konzeptes. Das Video ist bewusst offen gehalten, soll in seiner Bedeutung nicht fixiert sein, soll allgemein ein Bild von »humans as cargo« (ebd.) evozieren, ohne Festlegung auf einen bestimmten historischen Kontext. Stehend zwischen Nilpferdpeitsche, Elefantenstoßzähnen und Kongoboote fällt es mir jedoch schwer, diese Offenheit zu akzeptieren. Menschen als Fracht, das scheint vor diesem Hintergrund, als Teil dieses Ausstellungsensembles voller Zeugnisse kolonialer Gewalt, nur eine Lesart anzubieten: Es geht um den Handel mit versklavten Menschen.

Es tut sich also ein Bruch auf zwischen meiner Deutung des Videos, die bedingt ist durch bestimmte vorausgehende Lektüren und Erwartungshaltungen, und der intendierten Offenheit der künstlerischen Arbeit. Welche Effekte hat dieser Moment der Irritation? Und ist er angemessen an dieser Stelle der Ausstellung, an der die Gewalt der Logistik in ihrer explizit kolonialen Dimensionierung so offen zutage tritt wie an keiner anderen? Wie viel Mehrdeutigkeit erlaubt die eindeutige Gewaltförmigkeit der hier im Zentrum stehenden Zusammenhänge, ohne dass diese relativiert wird? »The video has to ask questions« (ebd.), fasst Koen Broos die Aufgabe zusammen, die seiner Installation in der Ausstellung zukommt. Vor dem Video in der Ausstellung stehend schießt mir nun vor allem eine Frage in den Sinn: Wer ist das Subjekt der Ausstellung? Wer ist die aktiv handelnde Instanz innerhalb derjenigen Prozesse, die hier dargestellt werden, und wer kontrolliert ihre Darstellung? Wer bestimmt, was zu sehen ist und was nicht? Und wie ist die Beziehung des Gezeigten und der Zeigenden zu mir, zu dem Betrachter, dem wahrnehmenden Subjekt, dem affizierten Körper im Ausstellungsraum?

Letzteres wurde bereits teilweise in den vorherigen Kapiteln verhandelt. Dort ging es um das Subjekt der Ausstellungserfahrung, um diejenige Instanz, die sich durch den Raum bewegt bzw. die durch ihn bewegt wird, die die Ausstellung wahrnimmt und liest, die in der Bewegung durch den Raum bestimmte Erzählungen und Konzeptionen von Geschichte und globalräumlichen Beziehungen aktiviert, welche wiederum in das Subjekt eingeschrieben werden. Diese Instanz kann als das Sub-

jekt der Logistik des Musealen bezeichnet werden, als der Punkt, auf den der museale Apparat ausgerichtet ist, dessen Erfahrung er strukturiert bzw. der mit diesem ko-konstitutiv ist. Subjektivität wurde dabei in erster Linie als das Ergebnis bestimmter materieller Anordnungen und Diskurse beschrieben, als Produkt eines Dispositivs der Ausstellungserfahrung im Foucault'schen Sinne, eines

entschieden heterogene[n] Ensemble[s], das Diskurse, Institutionen, architektonische Einrichtungen, reglementierende Entscheidungen, Gesetze, administrative Maßnahmen, wissenschaftliche Aussagen, philosophische, moralische oder philanthropische Lehrsätze, kurz: Gesagtes ebenso wie Ungesagtes umfasst. (Foucault, 1978, S. 119f)

Die Prozesse, die sich zwischen und innerhalb dieser Anordnungen, konkret: den Architekturen der Docks, den Objektvitrinen, den Texten der Ausstellung, aber auch den Ausstellungskonzepten, Exponatlisten und kuratorischen Diskussionen entfalten, bringen indes nicht nur die Subjektivitäten der Ausstellungsbesuchenden hervor, sondern positionieren diese auch relational zu einem anderen Subjekt, das sich geisterhaft in dem Gezeigten konstituiert. Es geht um dasjenige Subjekt, welches selbst zum Gegenstand der Darstellung wird, um das *musealisierte Subjekt*. Wo findet dieses seinen Platz in dieser Konstellation von Waren und Schiffen, innerhalb des globalen Raums der Zirkulation, zwischen bewegten und bewegenden Entitäten? Was ist die Position von Menschen in dieser Anordnung unbelebter Materie? Oder besser: Welche spezifischen Subjektivierungsweisen induzieren die Operationsweisen derjenigen Logistik, welche hier dargestellt wird? Wie konstituieren sich diese im Zwischenraum zwischen dem musealen Dispositiv und mir als Betrachter?

Die oben u.a. mit Steinberg (2015) problematisierte Aufgabe, Waren als Produkte menschlicher Arbeit versteh- und darstellbar zu machen, materielle Prozesse der Wertschöpfung nachzuvollziehen und ihre globalräumliche Relationalität und Mobilität – den Komplex der *cargomobilities* also – zu repräsentieren, impliziert unweigerlich die Frage nach dem Standpunkt derjenigen, deren Arbeitskraft hier extrahiert wird, derjenigen, die die Waren produzieren und auf deren Kosten die logistischen Kreisläufe der Zirkulation aufrechterhalten werden. Diese Frage ist umso zentraler an dieser Stelle, an der nicht beliebige Güter und Transportrouten thematisiert werden, sondern an dem die Logistik eines Warenstromes erzählt wird, der untrennbar mit der Gewalt der Kolonisierung, der Unterwerfung der Kolonisierten, ihrer Reduktion auf nackte Arbeitskraft jenseits jeder Menschlichkeit verwoben ist. So betrachtet ist hier das in den Anordnungen der Ausstellung hervorgebrachte Subjekt, das musealisierte Subjekt, gleichzeitig auch das Subjekt der kolonialen Logistik, das kolonisierte Subjekt. So schreibt Frantz Fanon in »Die Verdammten dieser Erde«:

In den Kolonien ist der ökonomische Unterbau zugleich ein Überbau. Die Ursache ist Folge: man ist reich weil weiß, man ist weiß weil reich. Deshalb müssen die marxistischen Analysen immer etwas gedehnt werden, wenn man sich mit dem kolonialen Problem befasst. (1978, S. 31)

In dieser Intervention liegt eine entscheidende Verkomplizierung der im vorherigen Kapitel ausgebreiteten materialistischen Analyse des Ausstellungsdisplays. Sie erlaubt es, die Analyse des Warenfetischs und der darin implizierten Tendenzen der ästhetischen Überformung durch eine andere Form der Auslassung zu ergänzen, die den Aspekt der *Race* in die Analyse einbezieht. So ist es hier nicht allein das arbeitende Subjekt, das zum Verschwinden gebracht wird, sondern dezidiert das rassifizierte, kolonisierte Subjekt, das zum Gegenstand der Ausbeutung wird und das in der Repräsentation verloren geht.

Dies zu berücksichtigen, erscheint umso dringlicher, betrachtet man die Institution des Museums im Lichte ihrer zutiefst kolonialen und rassistischen Genealogie und nimmt man die museale Darstellung dieser Zusammenhänge in ihrer historischen Situiertheit ernst. So ist die Frage nach dem kolonisierten Subjekt, dem Subjekt der Kolonisierung nicht nur entscheidend für die materialistische Betrachtung der hier dargestellten Kontexte, sondern bildet auch einen Nexus zu der Auseinandersetzung mit Museen und ihrer repräsentativen Logistik. Wie Muttenthaler und Wonisch festhalten, schaffen museale Präsentationen per se »ein Subjekt-Objekt-Verhältnis, das dadurch gekennzeichnet ist, dass ein Subjekt Aussagen über einen Gegenstand macht« (2006, S. 39). Dabei ist in dem zur Schau gestellten Objekt immer auch ein Subjekt impliziert, auf das aus der Ausstellung heraus verwiesen wird, seien es der*die Urheber*in eines Kunstwerkes, der*die Nutzer*in eines Alltagsgegenstandes oder die in einem Portrait dargestellte Person – stets verweisen museale Anordnungen auch auf Menschen, die mit dem Gezeigten auf unterschiedlichste Weise in Relation stehen und die durch den musealen Gestus des Zeigens in Form des Objektes erstarrt sind (vgl. Bal, 1999, S. 3f). Hierbei handelt es sich nicht allein um einen unidirektionalen Prozess, in welchem ein starres Objekt in der Ausstellung auf ein lebendiges Subjekt außerhalb verweist, oder andersherum: in welchem ein Subjekt im Objekt – im Rahmen des von der Ausstellung gegebenen Rahmens – gelesen oder freigelegt werden kann. Vielmehr rückt hier ein dynamisches »Dazwischen von Subjekt, Architektur und Objektkonstellation« (Prinz & Schäfer, 2015, S. 288) in den Blick, in welchem sich ein doppelter Charakter von Subjektivierungsprozessen abzeichnet: So ist das musealisierte Subjekt nicht nur ein passives Produkt repräsentativer Anordnungen, das durch diese zwangsläufig verdinglicht und zum Verstummen gebracht wird. Vielmehr liegt hier ein Potenzial für produktive Interventionen in diesen Prozess der Subjektivierung, auf das an späterer Stelle noch zurückzukommen sein wird. Zunächst aber ist die Frage nach den Zusammenhängen von: wer zeigt, was wird gezeigt, wer betrachtet das Gezeigte? insbeson-

dere dann virulent, wenn es um die Darstellung außereuropäischer Kontexte geht, in ethnografischen Museen oder anderen, auf ethnografischen Sammlungen beruhenden Ausstellungsgenres, so auch der Ausstellung *Freight* und insbesondere dem Dock »Exploitation and Violence«. Sie stellt sich vor dem Hintergrund einer über hundert Jahre andauernden Tradition ethnografischer Darstellungs- und Ausstellungspraktiken, in denen aus der hegemonialen Position der europäischen Wissenschaft heraus das als exotisch, primitiv oder zeitlich wie räumlich distanziert markierte »Andere« zur Schau gestellt wurde. Dies gilt auch an der Stelle, an der ein europäisches Museum, dazu noch verortet in der Kolonialmetropole Antwerpen und in der direkten institutionellen Nachfolge von unmittelbar kolonialen Einrichtungen stehend, in einer Objektpräsentation die Geschichte der ehemals Kolonisierten behandelt und unter dem übergeordneten Narrativ der Kontaktgeschichte subsumiert.

Spuren der Kolonisierten

In einem der Fragmente, die Christina Sharpe in ihrem Buch »Ordinary Notes« (2023) versammelt, analysiert sie eine Szene aus der Erzählung »The Heart of Darkness« des britischen Schriftstellers Joseph Conrad (1966 [1902]). Im Zentrum der Erzählung steht ein Seemann namens Marlow, der auf seine vergangene Tätigkeit als Kapitän eines Dampfers auf einem nicht namentlich benannten, in der Rezeption jedoch eindeutig als Kongo identifizierten Flusses zurückblickt – eines Dampfers also, wie er hier in der Ausstellung als Modell zu sehen ist. Der Großteil des Buches schildert eine Reise den Flusslauf hinauf, von der Mündung zu einem Elfenbein-Handelsposten im Landesinneren. Im Verlauf der Handlung wird der Protagonist zunehmend der brutalen Realität der Kolonisierung gewahr und beginnt die Unterscheidung zwischen der von ihm als »savages« bezeichneten indigenen Bevölkerung und den weißen Kolonisatoren in Frage zu stellen. Das Buch wird häufig als wichtige zeitgenössische Intervention in den europäischen Diskurs der Kolonisierung gelesen, als kritische Auseinandersetzung mit den gewaltvollen Praktiken der Rohstoffgewinnung auf dem afrikanischen Kontinent (Hawkins, 1981; Shihada, 2015). Christina Sharpe weist jedoch auf etwas anderes hin. Sie zitiert den Schriftsteller Chinua Achebe, der sich an seine Lektüre des Buches in den 1950er Jahren erinnert, in einer nach britischem Vorbild strukturierten Schule in Nigeria. Er zitiert eine Szene aus dem Buch, in welcher Marlows Schiff eine Gruppe »natives« passiert, die von den Ufern aus für Marlow Unverständliches zu dem Schiff hinübrufen: »The prehistoric man was cursing us, praying to us, welcoming us – who could tell?« (Conrad, 1966, S. 51) Achebe beschreibt, wie er sich als Schulkind bei der Lektüre dieser Szene lange Zeit mit Marlow identifiziert habe, bis er, die Macht der schulischen Institution, aber auch der Erzählung selbst erkennend, schließlich verstanden habe: Er steht nicht neben Marlow an Deck des Schiffes, ist nicht Teil

der weißen Expedition auf dem Weg zum Handelsposten. Er steht an Land, ist »one of those unattractive beings jumping up and down on the riverbank, making horrid faces« (zit.n. Sharpe, 2023, S. 94). Daraus leitet Sharpe eine entscheidende Frage hinsichtlich der Repräsentation Schwarzer Subjektivität ab, die angesichts der Ausstellung im MAS geradezu wörtlich verstanden werden kann: »Who's on the shore, who's on the boat?« (ebd., S. 93)

Indem Sharpe hier das Boot als ein zentrales Motiv ihrer Auseinandersetzung wählt, schließt sie an ihr Buch »In the Wake« (2016) an. Dessen zweites Kapitel trägt den programmatischen Titel »The Ship« und kann als eine explizite Intervention in den marxistisch geprägten Logistikdiskurs verstanden werden, die, analog zu der oben zitierten Passage aus Fanons »Die Verdammten dieser Erde«, diesem seine Blindheit für die Frage von *Race* und *Blackness* vor Augen führt. So beginnt sie das Kapitel mit einer kritischen Betrachtung von Alan Sekulas und Noël Burchs kanonischem Film »The Forgotten Space« (2010). Gegenstand des Filmes sei, so paraphrasiert Sharpe die beiden Filmemacher, das System der Wertschöpfung in logistischen Netzwerken, »the capitalization of human misery« auf globalem Maßstab (Sharpe, 2016, S. 25). Der Film befasst sich seinem Anspruch nach mit dem vergessenen Raum des Ozeans, dem im vorherigen Kapitel beschriebenen logistischen Raum, und versucht dessen konstitutive, ideologisch überformte Funktion innerhalb der globalen Kapitalkreisläufe sichtbar zu machen. Ein Film mit dieser Prämisse, so beschreibt Sharpe ihre Erwartungen, müsse sich mindestens indirekt mit der *middle passage*, mit der Verschleppung und Verwertung Schwarzer Körper als konstitutivem Element des atlantischen Kapitalismus, wenn nicht gar als zentralem Gründungsmoment der kapitalistischen Produktionsweise als solcher befassen. Das sei in »The Forgotten Space« jedoch nicht der Fall: »[T]he film does not address the history of the trade in abducted Africans; does not locate that trade as the key point in the beginning of global capital« (ebd., S. 26), bemerkt Sharpe und folgert daraus: »The forgotten space is blackness« (ebd., S. 29).

Diesen Gedanken unmittelbar aufgreifend führt sie in »Ordinary Notes« und angesichts der beschriebenen Szene aus »Heart of Darkness« einige spekulative Gedanken aus, die in exakt dieser Form auch auf die Ausstellung des MAS Anwendung finden könnten und daher in Länge zitiert werden sollen:

Of course, those Africans standing on the bank of the Congo River in Conrad's novel had entirely different stories to tell, stories where their actions are at the center of the narrative and entirely comprehensible, stories in which the genocidal actions of the whites are also readable if, from a different point of view, incomprehensible in their absolute greed and venality. Those Congolese people would have told stories that were in excess of a catalog of violence enacted on them. They would have told, written, and spoken not just of their terrible deaths and colonial violence but also of the lives that they lived in the midst of extreme brutality. They would have

told of marriage, beauty, joy, births, deaths, of armed resistance, of work stoppages, and other ways that old and young, women, men, and children resisted Belgian colonial rule, forced labor, collective punishment, unremitting cruelty, and massive and ongoing catastrophic expropriation of wealth. (Sharpe, 2023, S. 94)

Auch angesichts der Ausstellung muss gefragt werden: Wer steht auf dem Boot, wer am Ufer? Aus wessen Sicht wird die Erzählung entfaltet, wessen Perspektive wird repräsentiert, nicht nur in Texten, sondern auch in anderen Medien, in Filmen, Kunst und Displays? Wer wird auf eine Weise zum Subjekt gemacht, die ihm* ihr die Möglichkeit gibt, zu sprechen, zu erzählen, zu zeigen, zu handeln, und wem bleibt diese Möglichkeit verschlossen? Diese Fragen sind dabei nicht auf die Sprechposition eines imaginierten Erzählers beschränkt, sondern zielen auf diejenige Instanz, die die Macht hat, die Rollen zu verteilen, zwischen Innen und Außen zu unterscheiden. Die Instanz, die das Boot verteidigt und seinen stählernen Rumpf als undurchdringlichen Panzer, als unüberwindbare Einfriedung, als »enclosure« (Harney & Moten, 2013, S. 17) markiert. Dies ist die Gewalt, die im Kern der Institution sitzt: die Macht, zu trennen, zu unterscheiden, einzufrieden.

Inmitten des Docks stehend schaue ich mich noch einmal um, auf der Suche nach den Spuren dieser so implizierten Subjekte, nach denen, die am Ufer stehen und von dort zum Boot hinübrufen, deren Worte unverstanden verhallen, während das Boot unaufhaltsam vordringt ins koloniale Hinterland. Ich suche nach ihrem Blick auf das Geschehen der Kolonisierung, auf die Extraktion der Rohstoffe und die Expansion der europäischen Mächte, auf das System der Gewaltherrschaft der Plantagen, auf die Verstümmelungen, Ermordungen und Erniedrigungen, ebenso wie nach Spuren desjenigen Lebens, das sich all dem entgegenstellt. Mein Blick fällt erneut auf eine Vitrine, die ich bereits bei meinem Eintritt in das Dock gesehen, inzwischen aber trotz ihrer Größe fast vergessen hatte. Sie ist in die Stellwand eingelassen und etwa zwei Meter hoch. Hinter Glas ist darin ein Arrangement von Speeren und Lanzen zu sehen, fächerförmig angeordnet um einen hölzernen Schild herum. Zu Füßen dieses Arrangements ist eine hölzerne Figurine platziert. Sie zeigt eine menschliche Gestalt, sitzend auf einem Podest, in den Händen hält sie zwei für mich nicht zu identifizierende Gegenstände. Ein Beschreibungstext unter den Vitrinen identifiziert die gezeigten Figuren und Waffen als Kunstgegenstände aus dem Kongo, die über den Antwerpener Hafen ihren Weg auf den belgischen Markt sowie in die Sammlungen belgischer Museen gefunden haben u.a. in die Vorgängereinstitutionen des MAS, das ethnografische Museum sowie das Museum Vleeshuis. Sie wurden als Teil eines Konglomerates von mehreren tausend Objekten von dem Kunsthändler Henry Pareyn erworben, welcher Anfang des 20. Jahrhunderts einer der wichtigsten Akteure im Handel mit aus dem Kongo extrahierten Ethnografika war und dessen Importe einen erheblichen Teil der Sammlungsbestände in mehre-

ren belgischen Museen ausmachen (Stanard, 2020). Wie ich später in der Sammlungsdatenbank des MAS nachlese, stammen nicht nur die in der vertikalen Vitrine gezeigten rituellen Waffen und Figurinen aus Pareyns Beständen, sondern auch die Chicotte, die lederne Peitsche, welche im ersten Schaukasten dieses Ausstellungsteils ausgestellt ist. Während diese unscheinbar zwischen Kautschukbündeln und Elefantenstoßzähnen platziert ist, dazu noch versenkt im Inneren des Pultes und nur aus nächster Nähe erkennbar, erinnert das Arrangement der Speere und Schilde an die exotisierende und ästhetisierende Präsentationsweise konventioneller ethnografischer Museen. In der Tat heißt es in dem unter der Vitrine angebrachten Beschreibungstext:

This swathe of weapons reflects the way in which these were previously displayed in the Vleeshuis Museum. Spears, lances, throwing knives, shields and weapons for show that belonged to colonised chiefs and warriors were presented as trophies.

Es handelt sich bei den Objekten also, so legt der Text nahe, um Kriegsbeute, um Raubgut, das hier in einer Form präsentiert wird, die wiederum auf den ursprünglichen Präsentationskontext der Objekte in Antwerpen verweist. Gefragt nach den Hintergründen des Displays erläutert der Kurator Vincent Boele, fast die gesamte linke Seite des Docks sei aus einer Sonderausstellung mit dem Titel *100x Congo* übernommen (Vincent Boele, Interview am 03.09.2024). Diese war bis kurz vor der Eröffnung von *Freight* im MAS zu sehen. Die Schau war von der für die kongolesische Sammlung des MAS zuständigen Kuratorin Els De Palmaer gemeinsam mit der belgisch-kongolesischen Politikwissenschaftlerin und Aktivistin Nadia Nsayi entwickelt worden und befasste sich mit den kongolesischen Kunstobjekten in der Sammlung des MAS. Wie der Kunsthistoriker Hugo de Block in einer Ausstellungsbesprechung festhält, markiere *100x Congo* einen wichtigen Schritt »in museology in Belgium, away from mere aestheticism of Congolese and, by extension, African arts, towards, in contrast, a focus on provenance, context and cultural importance« (Block, 2021, S. 395). Dass die Objekte in der Ausstellung *Freight* nun auf eine Weise präsentiert werden, die an die ästhetisierenden und fetischisierenden Gesten des Zeigens konventioneller ethnografischer Ausstellungen erinnert, scheint also als bewusste Referenz intendiert zu sein, als Reflexion eben dieser Form des Ausstellens, die vor allem auf der Hervorhebung von Differenz und der Markierung des Gezeigten als anders und fremdartig beruht.

Neben der Vitrine mit den kongolesischen Objekten ist ein Bildschirm platziert, auf dem schwarz-weiße Filmausschnitte zu sehen sind. Es handelt sich um Aufnahmen von sogenannten Völker- oder Menschenschauen. Diese Form des kolonialen Spektakels wurde, so wird auch in einem neben dem Video angebrachten Text erläutert, erstmals Mitte des 19. Jahrhunderts von dem Hamburger Zoodirek-

tor Carl Hagenbeck professionell veranstaltet (Herfert, 2022). Dabei wurden Menschen, zumeist aus den Kolonien Deutschlands und seiner europäischen Nachbarstaaten, teils unter unmittelbarem Zwang, teils im Rahmen gering entlohnter Arbeitsverhältnisse in europäische Metropolen gebracht und dort zur Schau gestellt. In klischeebeladenen Kulissen oder zirkusartigen Performances wurde ihre Andersartigkeit demonstriert, wurden sie zu Anschauungsobjekten einer weißen Öffentlichkeit gemacht, die sich in der stereotypen Präsentation ihrer eigenen Überlegenheit vergewissern konnte (Blanchard et al., 2008; Dreesbach, 2005; Herfert, 2022). Auch in Antwerpen, so erfahre ich in dem Text neben dem Video, wurden mehrere solcher Völkerschauen nach Hamburger Vorbild durchgeführt. Im Rahmen der Weltausstellungen 1885 und 1894 wurden insgesamt 156 Menschen aus dem damaligen Freistaat Kongo nach Belgien verschleppt und in einem »African Village« zur Schau gestellt. Während der Schau von 1894 seien mindestens sieben davon gestorben, ihre Namen werden am Ende des Textes genannt.

Nach der Lektüre des Textes aktiviere ich mit meinem Audioguide, den ich am Eingang der Ausstellung bekommen habe, den Ton des Videos und setze mir Kopfhörer auf. Auf dem Bildschirm ist nun der Theaterwissenschaftler und -macher Chokri Ben Chickha zu sehen. Er erzählt, wie er durch Zufall auf die Geschichte der Hagenbeck'schen Menschenschauen und jener in Antwerpen aufmerksam wurde und dieses Format nach und nach zum Gegenstand seiner Forschung, aber auch seiner Theaterpraxis machte. Die Aufnahme zeigt ihn in einem Museumsdepositzend, hinter ihm stehen Schwerlastregale mit Schiffsmodellen und anderen Objekten. Während er spricht, schneidet der Film hin und her zwischen dem Talking Head und historischen Aufnahmen. Zu sehen ist ein weißer Mann im Anzug, seinen Hut in der Hand, inmitten einer Gruppe Schwarzer Menschen in langen Gewändern. Ihre Gesichter wirken müde, teils ängstlich, ihre Körperhaltung verrät Unwillen, Unbehagen. Ganz offenbar wollen sie nicht sein, wo sie sind, den Blicken des Mannes im Anzug, aber auch denen der Kamera und damit meinem Blick ausgeliefert. »Carl Hagenbeck« ist in weißer Schrift eingeblendet, die anderen Personen in der Szene haben scheinbar keine Namen, keine Subjektivität.

Auf der Tonspur erläutert Ben Chikha währenddessen die Praxis seiner Theatergruppe »Zoo Humain«, welche sich kritisch mit Praktiken des »Othering« und der Darstellungen von rassistischen Stereotypen beschäftigt. Die historischen Völkerschauen dienen ihm, so führt er aus, als Referenz dafür, wie koloniale Darstellungsmuster den Blick auf rassifizierte Körper strukturieren. Dieser kritische Verweis auf die Völkerschauen, so knapp und angedeutet er auch sein mag (das Video dauert nur wenige Minuten), verstärkt die Lesart des gesamten Displays als kritische Referenz. Indem es unmittelbar neben dem Arrangement kongolesischer Kunstgegenstände platziert ist, noch dazu unter einer Standarte mit der Aufschrift »De Congolanders«, die in einer der Völkerschauen verwendet wurde, stellt das Video eine Analogie her zwischen dieser Form der ethnografisch-musealen Präsentation und der exotisier-

rend-objektifizierenden und – wie der Text deutlich macht – unmittelbar tödlichen Praxis der Völkerschauen. In einem Interview von 2016 wird Ben Chikha auf die Frage, ob er mit seiner Praxis den Betroffenen von Rassismus eine Stimme geben wolle, mit den Worten zitiert: »You have to give your subject a voice in a considerate way. In fact, you have to make your story multi-voiced or polyphonic.« (Vandenbussche et al., 2016, S. 77).

Das Video eröffnet damit ein neues Thema, das der historischen Völkerschauen und ihres Fortlebens in der Gegenwart. Damit fügt es der Erzählung des kolonialen Schiffsverkehrs eine weitere historische Facette hinzu, wurden doch nahezu alle in den Völkerschauen zur Schau gestellten Menschen per Schiff aus den Kolonien nach Antwerpen gebracht. Auf dem Boot zu sein, anstatt an Land, bedeutet also nicht automatisch, in der Position der Mächtigen zu sein, derer die blicken, deren Blick unterwirft. Es kann auch das exakte Gegenteil bedeuten, die Reduzierung auf Fracht, auf den Status der Verschifften, die allumfassend dem Zugriff des weißen Blicks unterworfen sind. Insofern provoziert das Video mit dem Theatermacher Ben Chikha ebenso wie das an koloniale Objektpräsentationen erinnernde Objektensemble daneben das Nachdenken über den Modus des Zeigens und die Repräsentation der Kolonisierten in der Ausstellung. Es stellt die Frage nach der Sprecher*innenposition der Ausstellungsmacher*innen, nach der Richtung ihres Blickes und nach dem Raum, den sie *anderen* Positionen zugestehen.

Wie der Kurator Vincent Boele im Interview erläutert, ist die Idee hinter diesem und ähnlichen Videos, die in allen Docks der Ausstellung zu finden sind, dem Gezeigten weitere über die im engen Sinne historiografische Betrachtung hinausgehende Ebenen hinzuzufügen und die Themen der jeweiligen Docks an die Gegenwart zurückzubinden (Vincent Boele, Interview am 14.01.2022). Auf Ebene der Repräsentation sind hier also mehrere Punkte zu erkennen, in denen die Perspektive der Ausstellungsmacher dezentriert oder – in den Worten Chikhas – polyphon gemacht wird und in denen auch Momente der Selbstreflexion aufscheinen: Es wird ein ganzes Display übernommen aus einer Ausstellung, die in Zusammenarbeit mit der Ko-Kuratorin und antirassistischen Aktivistin Nadia Nsaiy realisiert wurde und die als wichtiger Schritt im Umgang mit kolonialen Sammlungsbeständen rezipiert wurde. In den Videos mit Chokri Ben Chikha und ähnlichen Videos, etwa einem gegenüber platzierten Interview mit der belgisch-malischen Schauspielerin Aminata Demba, wird Raum geboten für Erfahrungen und Perspektiven rassifizierter Sprecher*innen, die kritische Blickwinkel auf historisch verankerte Rassismen in der belgischen Gesellschaft, aber auch auf die Ausstellung und ihre Darstellungspraktiken selbst aufzeigen. Die Absicht der Ausstellungsmacher*innen scheint an dieser Stelle zu sein, Unrecht sichtbar zu machen, es moralisch zu kritisieren, seine Reflexion zu fördern.

Dabei stellt sich jedoch noch immer die Frage, aus welcher Perspektive dies geschieht, wo dieser Blick seinen Ausgangspunkt findet: auf dem Boot oder am Ufer? Gefragt danach, warum die eingangs beschriebene Videoprojektion, in der weiße Körper andere weiße Körper an Bord des Schiffes heben, so seltsam zärtlich gestaltet ist, so weit entfernt ist von den Gewalthandlungen, die im Rest des Docks thematisiert werden, führt der Künstler Koen Broos aus:

Why is there no violence? For me, it is so far away from my own life, that it is strange. [...] And also, it is dangerous. Until what point can you give all the nuances that it needs, and where do you stop and say: I cannot say anything about this? (Koen Broos, Interview am 11.09.2024)

Broos bindet das im Video Gezeigte hier zurück an eigene Erfahrungen, an die eigene Lebensrealität und einen sich daraus ergebenden Blick auf das Thema »humans as cargo«. Aus dieser Perspektive, so die fast unausweichliche Schlussfolgerung, scheint der Aspekt der Gewalt distanziert, fast abwegig, und stellt sich die Frage, inwiefern es überhaupt legitim ist, von ihm sprechen zu wollen, zu versuchen, ihn zu repräsentieren. Diese Perspektive ist insofern erhellend, als sie aufzeigt, wie ungenügend eine auf Fragen der ethnischen Identität und der Sprechposition beschränkte Form der Politik ist, wenn es um die Bearbeitung der hier virulenten Probleme geht. Wenn die museale Verarbeitung von historischen und sich in der Gegenwart fortsetzenden Gewaltzusammenhängen auf dem Spiel steht, wenn die rassistische und rassifizierende Macht adressiert wird, die sich in den logistischen Zyklen der Kolonisierung manifestiert und die tief in die Repräsentationsregime des Museums eingesickert ist und bis heute dort wirkt, wenn die Frage gestellt wird nach einem angemessenen Umgang mit diesen Kontinuitäten, so kann es nicht ausreichen, sich auf das zu beschränken, was die eigene Lebensrealität berührt. Es darf nicht primär um die Frage gehen, was die Ausstellungsmacher als weiße, europäische Wissenschaftler und Künstler sagen dürfen oder können und was nicht, an welcher Stelle ihr qua Hautfarbe und sozioökonomischer Position gegebener Sprechort ihnen Grenzen des Sagbaren aufzeigt. Jenseits einer repräsentationstheoretischen Analyse muss das Problem vielmehr zurückgeführt werden auf die *Whiteness* der Institution (oder die Institution der *Whiteness*) und zu der Frage, wie sich diese nicht nur angemessen verstehen, sondern was sich ihr entgegensetzen lässt, was ein ihr angemessener Modus der Kritik ist.

Dazu gehört zuvorderst, das Problem präzise zu beschreiben. In ihrem Aufsatz »The Being of Relation« führt die Philosophin Erin Manning aus:

Race is not ›a‹ certain body. It is no-thing. It names a problem, not a person. The racialized person, the Black body, is not, cannot, be reduced to race any more than the white body can. There is no stable phenotype that holds them biologically

apart. And so the separation has to be performed, every time anew, across all figurations of lives cut apart from worlds. Whiteness is every move toward overseeing, toward propertying, toward segregation. (Manning, 2023, S. 3)

Hier wird deutlich, wie weit die Frage der *Whiteness* über die der Hautfarbe hinausreicht. Sie benennt eine (Eigentums-)Ordnung (Haris, 1993), eine hegemoniale Position, von der aus Körpern Eigenschaften zugeschrieben werden und dadurch eine Ordnung etabliert wird, die diese Eigenschaften als ontologische Tatsachen erscheinen lässt. Als eine institutionalisierte Performance von *Whiteness* in diesem Sinne kann auch das Museum betrachtet werden – nicht das MAS im Speziellen, sondern die Institution des Museums als solche, als tief im kolonialen und segregierenden Projekt der europäischen Wissenschaften verankerte Instanz. »The modern museum [...] emerged as part of the making of the modern person, and coincided with the colonization of the world«, schreibt der Museumstheoretiker Ciraj Rassool (2022, S. 64). Das Museum organisiert und ordnet, es trennt und unterscheidet, es schlägt Gräben in das Kontinuum der Existenzen, trennt dieses in Subjekte und Objekte, in Menschen und Nicht-Menschen, in die an Bord und die am Ufer. Dabei setzt es, seiner historischen Genealogie gemäß, das Weißsein als seinen Ausgangspunkt, als das ultimative Ende des Spektrums des Menschlichen, auf dem alles andere seinen notwendigerweise defizitären Platz zugewiesen bekommt.

Dies zu verstehen erfordert eine grundsätzliche Problematisierung des Begriff des Menschlichen oder des Menschen. So identifiziert bereits Michel Foucault den Menschen als »eine junge Erfindung [...], eine Gestalt, die noch nicht zwei Jahrhunderte zählt, eine einfache Falte in unserem Wissen«, die in der europäischen Aufklärung ihren Ursprung findet, in den modernen Humanwissenschaften kodifiziert wird und deren Status als universelle Instanz aller Wissensproduktion ebenso kontingent wie prekär ist, die »verschwinden wird, sobald unser Wissen eine neue Form gefunden haben wird« (1981, S. 26). Sylvia Wynter greift diesen Gedanken auf und entwickelt ihn in kritischer Anknüpfung an Foucault weiter, indem sie hervorhebt, wie sehr diese Figur des Menschlichen nicht nur kontingent, sondern auch mit Vorstellungen von europäischer Vorherrschaft und der Kodierung als »specific, local-cultural conception of the human, that of the Judaeo-Christian West, in its now purely secularised form« verbunden ist (2001, S. 25). Die Vorstellung von »Man« sei somit nur denkbar in permanenter Abgrenzung zu seinem Anderen, zum Nicht-Menschlichen, was im historischen Moment seiner Entstehung einer immanent rassistischen und kolonialen Geste gleichkomme, die bis heute im Begriff des Menschlichen fortlebt:

[B]ecause *Man* conceives of itself, through its Origin narrative or ›official creation story‹ of Evolution, as having been bio-evolutionarily selected, its ›Other‹ and ›Others‹ are necessarily those categories of humans who are projected, in the

terms of the same Origin narrative, as having been bio-evolutionarily dysselected – i.e. all *native* peoples, and most extremely, to the ultimately zero degree, all peoples of African descent, wholly or partly (i.e. *negroes*), who are negatively marked as *defective humans* within the terms of Man's self-conception, and its related understanding of what it is to be human. (ebd., H.i.O.)

Diese »defective otherness« (ebd., S. 26) herzustellen kann, um den Bogen zurück zu den hier verhandelten Fragen zu stellen, als eine genuin logistische Operation verstanden werden. So schreiben Stefano Harney und Fred Moten (2021, S. 15): »Logistics is the science of whiteness in/as the science of loss.« Logistik verwaltet den Verlust, die Enteignung, die sukzessive Aberkennung dessen, was die europäische Moderne als menschlich versteht. Sie produziert Subjekte auf eine Weise, die sie auf den Status reiner Arbeitskraft, auf »nacktes Leben« (Agamben, 2002) reduziert, die ihnen nicht nur Eigentum aberkennt, sondern sie selbst zu Eigentum macht, die sie niemals beschreibendes, sehendes oder wissendes Subjekt, sondern immer nur Objekt sein lässt. Zu dieser Genealogie, dieser historisch bedingten Macht der *Whiteness* muss sich ein kritisches, ein logistisches Museum verhalten. Es muss sich seiner eigenen Potenzen gewahr werden und einen Weg finden, diese wenn schon nicht abzulegen, so doch als solche sichtbar zu machen und zu hinterfragen.

Dabei muss der Blick der Ausstellung zumindest in weiten Teilen als ein weißer Blick beschrieben werden, »[s]teeped [...] in white male desire as the privileged perspective of viewing, [...] lodged so profoundly in the logics of the plantation« (Campt, 2021, S. 23). Es handelt sich um einen Blick von oben, einen ordnenden und klassifizierenden Blick, einen objektifizierenden Blick. Diese Logistiken des Blickes reichen weit über die Intentionen der Ausstellungsmacher*innen hinaus, berühren den Kern der Institution und ihrer organisatorischen, epistemischen und ästhetischen (Infra)strukturen. Vor diesem Hintergrund kann die Reproduktion der hier thematisierten kolonialen Präsentationen ebenso wie die ästhetisierende Darstellung in sich gewaltvoller Akte im Video eben nicht ausschließlich als kritische Dekonstruktion gelesen werden, sondern auch als die Wiederholung einer mächtigen kolonialen Geste, performt aus der hegemonialen Position der Institution des europäischen Museums heraus. Gefragt danach, warum die kolonialen Gewaltzusammenhänge in der Ausstellung nicht mehr Raum einnehmen, antwortet der Kurator Vincent Boele, dies sei einer spezifisch belgischen Art der Auseinandersetzung geschuldet. Hätte diese Ausstellung in den Niederlanden stattgefunden, wo er vor seiner Anstellung im MAS tätig war, hätte er etwa die Kolonialwaren und die Peitsche, die nun nur auf den zweiten Blick sichtbar in der Pultvitrine liegen, offensiver gezeigt. Er erläutert:

The Dutch are more direct, in that sense. The Flemish are a bit reluctant to present it really in your face. [...] [T]hat's a bit the Belgian way. They are softer. They are more gentle to their visitors. (Vincent Boele, Interview am 03.09.2024)

Er führt dies zurück auf eine generell spät einsetzende Aufarbeitung der eigenen Kolonialgeschichte in der belgischen Öffentlichkeit, die erst mit dem 2005 veröffentlichten Buch »Red Rubber« (2005) des Historikers Edmund Morel in der (weißen) belgischen Bevölkerung begonnen habe und bis heute eine marginale Position besetze: »Even after 20 years, people are not... willing is a bit too strong, but [...] [t]hey'd rather not think about it.« (Vincent Boele, Interview am 03.09.2024) Auch die eigentümliche Zärtlichkeit des besagten Videos aus der »Carriers«-Serie sieht er vor diesem Hintergrund: »It was a gentle video on the slave trade. [...] There is no cruelty in it. [...] That's, again, the Belgian way.« (Vincent Boele, Interview am 03.09.2024)

Ohne Frage gibt es gute Gründe dafür, koloniale Gewalt in Ausstellungskontexten nicht zu offensiv zu thematisieren, nicht zuletzt die mögliche Retraumatisierung Betroffener oder die implizite Reproduktion der dargestellten Gewalt. Um dies zu vermeiden, wurden und werden in vielen Museen unterschiedlichste Strategien erprobt. In der Ausstellung *Grenzenlos. Kolonialismus, Industrie und Widerstand*, die 2021 im Hamburger Museum der Arbeit stattfand, entschied man sich auf Initiative des u.a. aus antirassistischen Gruppen bestehenden Ausstellungsbeirates, Bilder von Ermordungen und Verstümmelungen auf kongolesischen Kautschukplantagen nicht zu zeigen, sondern stattdessen nur die Bildbeschriftungen und Hängevorrichtungen anzubringen und so die Leerstellen als solche zu markieren. Eine andere Strategie beschreibt Johanna Strunge (2025) anhand eines Ausstellungsteils im Amsterdamer Tropenmuseum mit dem Titel *Wealth from Overseas*, in dem es um Rohstoffextraktion in den früheren niederländischen Kolonien geht. Anstatt hier auf die Darstellung der kolonialen Gewalt zu fokussieren und somit vor allem das Unbehagen weißer Besucher*innen zu provozieren, habe man Momente des Widerstandes seitens der lokalen Bevölkerungen in den Vordergrund gestellt. »In this way, the descendants of the formerly colonised can encounter a history to which they can relate not only as victims, but as resilient subjects with historical agency«, schreibt Strunge (ebd., S. 211).

Im Gegensatz zu diesen beiden exemplarischen Strategien, die die Ausstellung nicht primär auf ein imaginiertes weißes Publikum ausrichten, sondern sie vielmehr für von Rassismus betroffene Besucher*innen und Nachfahren der ehemals Kolonisierten zugänglich machen wollen, zielt der von Boele benannte »Belgian way« offenbar in erster Linie darauf ab, das belgische Publikum zu schonen, es nicht zu offensiv mit der eigenen Kolonialgeschichte zu konfrontieren. Hier gilt,

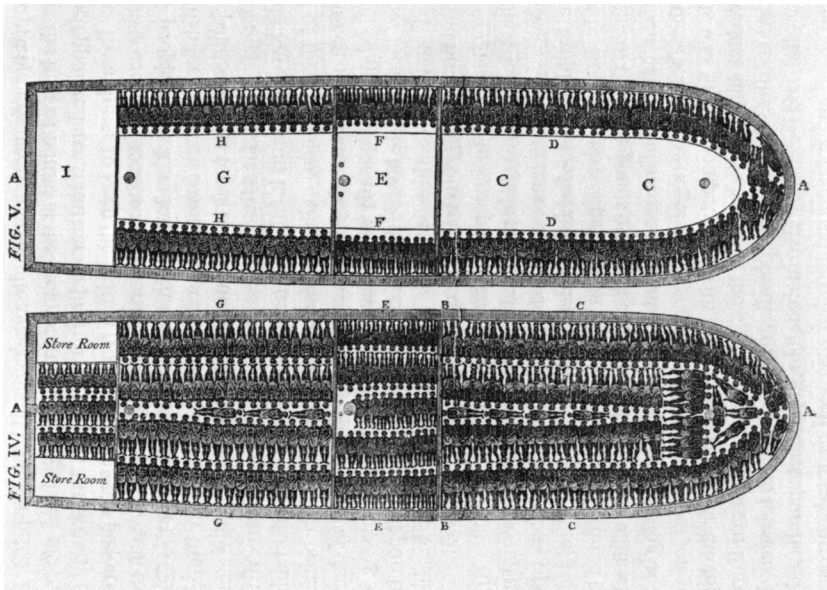
was Christina Sharpe über Dana Schutz' Gemälde »An Open Casket«³ schreibt: Es macht »unobscured violence abstract« (Sharpe, 2023, S. 124). Der Blick auf die Kolonisierung bleibt in weiten Teilen ein Blick, der sich an weißen Sehgewohnheiten und europäischen Befindlichkeiten orientiert und vor allem: ein privilegierter Blick, der es sich erlauben kann, Gewalt auszublenden, sich zu entscheiden, sie nicht oder nur behutsam zu thematisieren, sie konsumierbar zu machen.

Logistiken der (De-)Subjektivierung

Die Medienwissenschaftlerin Simone Browne adressiert eine historisch und medial zwar anders gelagerte, strukturell jedoch durchaus analoge, weil ebenfalls mit logistischer Gewalt zusammenhängende und an dieser Stelle daher informative Problemstellung am Beispiel einer der bekanntesten historischen Darstellungen eines Sklavenschiffes. Es handelt sich dabei um die grafische Visualisierung des Laderaumes der *Brooks*, welche erstmals 1789 in der Broschüre »Description of a Slave Ship« vom London Committee of the Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade, einer britischen Gruppe von Abolitionist*innen, veröffentlicht wurde (Browne, 2015, S. 45, siehe Abb. 7). In einer schematischen Draufsicht zeigt das Bild Hunderte von Körpern, die eng beieinander liegend im Inneren eines Schiffsrumpfes angeordnet sind. Es sollte seine englische Leser*innenschaft für die Umstände des Versklavungshandels sensibilisieren, »in the hope of making »an instantaneous impression of horror upon all who saw it« (ebd., S. 47). Die Grafik wird bis heute häufig zitiert und gezeigt, wo immer es um den Komplex der Versklavung geht, nicht zuletzt auch in musealen Kontexten. Das National Maritime Museum in Greenwich etwa stellt eine historische Kopie der Darstellung in seiner *Atlantic Gallery* aus und kontextualisiert diese als Zeugnis der Abolitionismusbewegung sowie analog zu seiner historischen Intention als grafische Veranschaulichung der inhumanen Bedingungen des Transports versklavter Menschen.

3 Das Gemälde zeigt eine abstrakte Darstellung des Leichnams von Emmet Till. Till war 1955 im Alter von 14 Jahren aus rassistischen Motiven in Mississippi ermordet worden. Während des Gerichtsprozesses, der mit dem Freispruch der Täter endete, initiierte Tills Mutter die Veröffentlichung von Fotografien seines entstellten Leichnams, die die Vorlage für Schutz' Gemälde liefern. Nach der Präsentation des Bildes auf der Whitney Biennale 2017 entbrannte eine öffentliche Diskussion darüber, ob Schutz als weiße Künstlerin sich hier ästhetisch und ökonomisch an Schwarzem Leid bereichere (Aschenbrenner, 2017).

Abbildung 7: Laderaum des Sklavenschiffes Brooks aus der Broschüre »Description of a Slave Ship«, 1789



Quelle: Public Domain, Online unter https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Slave_ship_diagram.png

In ihrer Analyse rekonstruiert Browne jedoch, welche Blickregime in und auf das Sklavenschiff und die in ihm eingepferchten Körper durch die Grafik reproduziert werden und wie diese ihrerseits die Gewalt der Versklavung spiegeln. So sei das Schaubild »clinical in its architectural logic« und nehme einen »almost aerial view-point« ein, übernehme also den »vantage point [...] of the predominantly white and male abolitionists and lawmakers« (ebd., S. 47). Auf diese Weise zentriere es eine weiße Perspektive auf Schwarzes Leid und Schwarzes Trauma, was seinerseits als ein in sich gewaltvoller Akt verstanden werden kann:

What this visual representation of the slave ship points to is the primacy given in these abolitionist texts to white gazes and vantage points to the trauma of slavery, where the tiny black figures are made to seem androgynous, interchangeable, and replicable. (ebd., S. 49)

Im MAS ist die Abbildung selbst nicht zu sehen, wohl auch weil ein Bezug zu der Stadt Antwerpen und den in der Ausstellung gesetzten Schwerpunkten nicht oder nur ungenügend gegeben ist. Wie Kurator Vincent Boele im Gespräch erläutert, ha-

be man sich bei der Konzeption entschieden, dem 17. und 18. Jahrhundert, den für den Versklavungshandel prägenden Jahrhunderten also, keinen eigenen Ausstellungsabschnitt zu widmen, sondern sich auf die angrenzenden Jahrhunderte, das 16. und das 19., zu konzentrieren, in denen die Stadt und ihr Hafen entscheidendere Transformationen durchlaufen haben (Vincent Boele, Interview am 03.09.2024). Dennoch, so möchte ich behaupten, sind auch in dieser Ausstellung ähnliche Blicke auf die Logistik der Kolonisierung am Werk, werden ähnliche Gesten des Zeigens (Muttenthaler & Wonisch, 2006), ähnliche Logistiken der Repräsentation aktiviert, wie Browne sie für die Darstellung der *Brooks* herausarbeitet. Auch in den Vitrinen und Displays wird ein Blick von oben, von außerhalb eingenommen, der für die Subjektivität derer, auf die er sich indirekt richtet, wenig Raum lässt. In den im vorherigen Kapitel beschriebenen Anordnungen von Waren, Schiffen und grafisch abstrahierten Handelsrouten sind die Bewohner*innen der Kolonie allenfalls impliziert als diejenigen, die auf den Plantagen und Schiffen arbeiten, deren Arbeitskraft die Waren produziert, die dann auf den abstrakten Linien des logistischen Raumes zirkulieren.

Das Ensemble der kongolesischen Kunstgegenstände und das Video über die Antwerpener Völkerschauen werfen zwar ein kritisches Licht auf die objektifizierenden Darstellungspraktiken, die als konstitutiver Teil des kolonialen Projektes beschrieben werden und die auch in den Ausstellungspraktiken von Museen, explizit benannt auch die der Vorgängerinstitutionen des MAS, sichtbar sind. Doch gelingt es auch hier nur bedingt, diese Praktiken zu dekonstruieren, einen Raum zu eröffnen, in dem Subjektivität entfaltet werden kann, in dem die Kolonisierten als Subjekte erkennbar werden. Zu sehr ist die Ausstellung in eben denjenigen Darstellungs- und Zeigepraktiken, jenen Blickregimen verhaftet, die sie eigentlich zu kritisieren versucht. So wie der gezeigte Globus einen »view from above« (Haraway, 1988, S. 589) auf die abstrahierten Warenwege suggeriert, eröffnet die gesamte Ausstellung einen Blick *in* den Laderaum hinein, einen von oben herab gerichteten Blick auf die Zusammenhänge des kolonialen Handels. Sie fokussiert auf die Waren und Schiffe, auf die Objekte und materiellen Artefakte, die von den Handelswegen zwischen der Metropole Antwerpen und der Kolonie Belgisch-Kongo zeugen. Wie in der durch die Abolitionismusbewegung des 18. Jahrhunderts verbreiteten Grafik bleibt der Blick auf die Subjekte der Logistik so auch in der Ausstellung ein tendenziell objektifizierender Blick, ein Blick von oben, ein ordnender Blick, der streng reguliert, welche Subjekte welchen Raum einnehmen und welche Position besetzen.

Dass Subjekte in der Ausstellung nur in dermaßen verdinglichter, impliziter und nur mit viel Aufwand lesbarer Form einen Platz finden, liegt nicht zuletzt in der Logik der Institution des Museums selbst begründet. So schreibt Kevin Hetherington richtigerweise: »The modern museum is, above all, a space of the object and not the subject« (2011, S. 471). Das Subjekt muss sich seinen Platz darin erkämpfen, muss

sich der objektifizierenden Praxis des Sammelns und Ausstellens entgegenstellen, ihr entkommen. Dies gilt umso mehr in ethnografischen Präsentationen, die häufig eine »subjektlose Geschichtsnarration« (Muttenthaler & Wonisch, 2006, S. 196) implizieren. In dieser Narration scheinen Ereignisse einfach zu geschehen, setzen Handlungen keine Akteur*innen, Kunstwerke keine Urheber*innen, Waren keine Produzent*innen voraus. Die Privilegierung des Objekts über das Subjekt sowie die Imagination eines sich aus sich selbst heraus ergebenden Geschichtsprozesses ist eine zentrale Eigenschaft einer Logistik des Musealen, die, wie in den vorhergegangenen Kapiteln ausgeführt wurde, Geschichte und räumliche Relationalität erzählbar und in Exponaten präsentierbar macht.

An dieser Stelle ist es jedoch das Thema, der Gegenstand der Ausstellung selbst, der diese Tendenz weiter verschärft. So ist überspitzt formuliert die Abschaffung des Subjektes nicht allein etwas, was in der Institution des Museums angelegt ist. Sie ist auch eine konstitutive Eigenschaft der kapitalistischen Logistik, derjenigen Praxis der Zirkulation und Koordination also, die hier als wesentlicher Bezugspunkt der Ausstellungsnarration zu beschreiben ist. So wurde in Kapitel 3 bereits herausgestellt, dass der logistische Kapitalismus nicht nur Raum und Zeit auf eine ökonomisch optimierte Weise koordiniert, sondern auch gezielt Subjektivität produziert, reguliert und zum Bestandteil der Kalkulation macht. Dies gilt insbesondere mit Blick auf logistische Arbeitsregime: Zunehmende Tendenzen der Rationalisierung und Fragmentierung von Produktionsprozessen ermöglichen demnach eine immer genauere Steuerung aller Schritte des Wertschöpfungsprozesses sowie deren räumliche Ausbreitung auf globaler Ebene. Diese Rationalisierung und Fragmentierung wird gleichzeitig in die arbeitenden Subjekte eingeschrieben bzw. konstituiert diese auf eine Weise, die es erlaubt, sie als präzise identifizierbare Punkte innerhalb der Lieferkette anzusteuern (Neilson, 2012, S. 335; Neilson & Rossiter, 2010).

Solchen Analysen geht es im Kern darum, die Idee von Subjektivität als Autonomie bzw. die des Subjektes als frei handelnder Instanz zu dekonstruieren. Sie theoretisieren das Subjekt vor allem als Produkt von Machteffekten, als Kreuzungspunkt von diskursiven und materiellen Techniken der Zurichtung, der Disziplinierung und der Steuerung. Dies ist auch die Subjektkonzeption, die etwa Tony Bennetts (1995) und Eilean Hooper-Greenhills (1992) in Kapitel 5.1 referenzierten Museumsanalysen zugrunde liegt. Hier erscheint das Museum in seiner historischen Genese in erster Linie als Teil eines »exhibitionary complex« (Bennett, 1995, S. 70) und damit als machtvolle Institution, als »disciplinary museum« (Hooper-Greenhill, 1992, S. 167). Es wird als ein Apparat verstanden, der Subjekte auf eine bestimmte Weise formt und zurichtet, ihnen bestimmte Verhaltensweisen und Bewegungsmuster aufzwingt, sie auf eine bestimmte Weise ihrer selbst gewahr werden lässt, sie etwa in die Subjektposition moderner Staatsbürger*innen versetzt, »transforming the population into a useful resource for the state« (ebd., S. 191).

So hilfreich und mit Blick auf das moderne Museum oder die Arbeitsregime des logistischen Kapitalismus notwendig ein solcher machtkritischer Subjektbegriff an vielen Stellen ist, so muss er doch an dieser Stelle verkompliziert werden. Dies gilt insbesondere in der Auseinandersetzung mit Logistik in ihrer kolonialen Dimensionierung, wie sie auch im hier untersuchten Dock angelegt ist. Hier ist eben dieser Status als Subjekt nicht ausschließlich als zu dekonstruierender Machteffekt zu konzeptualisieren, sondern ebenso als etwas, dessen Verteidigung politisches Programm ist, als etwas, das behauptet werden muss, um den objektifizierenden Tendenzen der Kolonisierung, aber auch der musealen Präsentation entgegenzuwirken. So ist Subjektivität das, was insbesondere rassifzierten Menschen an vielen Stellen der Geschichte der Moderne gewaltvoll zu nehmen versucht wurde und dessen Aberkennung ko-konstitutiv ist mit Versklavung, Entmenschlichung und allen darauffolgenden Praktiken rassistischer Gewalt. Lewis Gordon benennt dieses hier auf dem Spiel stehende Moment der Aberkennung, auf Silvia Wynter und Frantz Fanon rekurrierend, als »problematic of denied subjectivity« (Gordon, 2006, S. 240). Dabei geht es nicht, wie eine reduktionistische Lesart nahelegen würde, um den Schwarzen Körper per se, auch nicht um das Schwarze Individuum, sondern um dessen Position innerhalb eines durch das Problem der *race* strukturierten Kräftefeldes. So schreibt auch Erin Manning:

Whiteness doesn't care for ›the‹ Black body. In the annihilation of ›the‹ Black body, whiteness is engaging in collateral damage. What whiteness polices is the no-body that the problem for thought exposes. (2023, S. 3)

Im Moment der Rassifizierung, d.h. der Markierung Schwarzer Menschen als Schwarz, als nicht-weiß, als von der »white prototypicality« (Gordon, 2006, S. 242) abweichend, ist eine Auflösung und Aberkennung des Status als Subjekt und letztlich als Mensch angelegt. Körperliche Gewalt verbindet sich hier mit epistemischer Gewalt, mit der Aberkennung der Existenz als denkende, fühlende, wahrnehmende Wesen, der Unterdrückung jedes Blicks jenseits des hegemonialen »white gaze« der Plantage (Camp, 2021, S. 23), jeder Perspektive, die Schwarze Subjektivität, Schwarze Erfahrung zentriert.

»Black people have no point of view«, fasst Gordon diesen auferzwungenen Zustand zusammen, und merkt an: »The implications are severe if we consider what it would mean for such a lack to be operative.« (Gordon, 2006, S. 242) Den Mangel an Subjektivität wirksam, funktionstüchtig oder, in einer sehr wörtlichen Übersetzung, operabel machen – diese Formulierung erinnert nicht ohne Grund an das technokratische Vokabular, das auch im Diskurs der Logistik verwendet wird. So beschreiben Stefano Harney und Fred Moten (2013) das Problem der (Nicht-)Subjektivität, insbesondere in Engführung zu Fragen der Rassifizierung und *Blackness*, als eine konstitutive Dimension der modernen Logistik. Sie stellen fest, die zentrale

Frage der Logistik sei die, wie diese das Subjekt abschaffen, es selbst zum Objekt machen, sich seiner entledigen könne: »Logistics wants to dispense with the subject altogether.« (ebd., S. 87) Sie beziehen sich damit auf den kybernetisch-kapitalistischen Traum absoluter Automatisierung, einer sich selbst regulierenden und selbst modulierenden Maschine. Dieser Traum zeichne sich aus durch das Begehren »to be rid of what logistics calls ›the controlling agent,‹ to free the flow of goods from ›human time‹ and ›human error.‹« (ebd., S. 91) Diese Verschiebung vom Subjekt zum logistischen Objekt beschreiben sie als einen bestimmenden Vektor der Gegenwart, in welcher logistische Operationen der Verflüssigung und der Flexibilisierung auf das Subjekt einwirken, als wäre es ein »impediment to movement« – ein Hindernis nicht nur der Bewegung von Waren, sondern auch von virtuellen und in Echtzeit operierenden Kapital- und Informationsströmen (ebd., S. 90).

In den Worten Mezzadras und Neilsons eröffnet diese Beobachtung eine direkte Linie zu gegenwärtigen logistischen Bemühungen »to route around the double bind of [...] subjectivity, to render it redundant, superfluous, or even just precarious by choosing another path, an ontological passage that attributes to the object an unsailable priority« (2019, S. 154). Stefano Harney präzisiert dieses Argument in seinem Text »Hapticality in the Undercommons«. Unter Rückgriff auf Fanon beschreibt er darin die Kolonie als den Prototypen einer allumfassenden Fabrik, einer »social factory«, in der es kein Außerhalb mehr gibt, »where worker replaced subject in society as a whole« (Harney, 2014, S. 3). Die Kolonie als ökonomischer, sozialer und materieller Raum erscheint dann als ein einziger allumfassender Wertschöpfungsprozess, eine universelle »assembly line«, deren Rhythmus sich in sämtliche Bereiche der Existenz ausdehnt: »The rhythm was all in factory, field, and mine, on the ship, the road, and the rail, in the shop and the house« (ebd.).

Was in den Plantagen und Faktoreien der Kolonien in Afrika und den Amerikas erprobt wurde, sieht Harney in potenziierter Form im Spätkapitalismus und seinen den Globus umspannenden Lieferketten, aber auch seinen kleinstteiligen Steuerungssystemen in allen Bereichen der Arbeits- und Lebenswelt fortgeschrieben. »Logistics and supply chain management extend the metrics of line in both directions, toward inputs and outputs which now have their own work rhythms.« (ebd., S. 4) Alles, nicht nur ökonomische Arbeit im engeren Sinne, ist nun reiner Prozess »in the sense of procession, of movement« (ebd.). Was einmal das Subjekt war, ist nurmehr Metrik, reine Kalkulation, die in den materiellen Produkten seiner Arbeit allenfalls als latente Eigenschaft vorhanden ist. So wie der oben mit Tina Campt (2021) beschriebene »White Gaze« den ordnenden, überwachenden und gewaltvollen Blick der Plantagenaufseher verlängert, sieht Harney die Rhythmen, denen Arbeit, Bewegung, Handeln, Denken und Leben im Spätkapitalismus unterworfen sind, in direkter Resonanz mit jenen der Kolonie, mit dem erbarmungslosen Takt der Plantage, der nicht nur auf körperlicher Ebene auf das Subjekt und seine

Arbeitskraft einwirkt, sondern der auch auf psychologischer Ebene agiert, der »das Gehirn [...] auslöscht und zerrüttet« (Fanon, 1978, S. 241).

Hier wird deutlich, dass in der Geste der Objektifizierung oder De-Subjektivierung nicht nur ein wesentliches Charakteristikum des Spätkapitalismus angelegt ist, welcher als ein genuin logistischer bezeichnet werden kann. Es findet sich auch ein entscheidender Hinweis auf die historische Genealogie eben jener Logiken der Verflüssigung und Konnektivität, die der kapitalistischen Logistik in ihrer heutigen Form eigen sind. So fragen Harney und Moten:

Where did logistics get this ambition to connect bodies, objects, affects, information, without subjects, without the formality of subjects, as if it could reign sovereign over the informal, the concrete and generative indeterminacy of material life? The truth is, modern logistics was born that way. [...] Modern logistics is founded with the first great movement of commodities, the ones that could speak. It was founded in the Atlantic slave trade, founded against the Atlantic slave. (2013, S. 92)

Als konstitutive und historisch auf die Gewalt des Versklavungshandels verweisende Eigenschaft der Logistik erkennen Harney und Moten die Auflösung all dessen, was Subjektivität, was Menschlichkeit ausmacht. Hier zeigt sich konkret, was es bedeutet, Logistik als »science of loss« zu denken: Indem sie das Menschliche innerhalb der Warenströme eliminiert, setzt sie einen Humanismus in Wert, dessen innerste Logik auf der Objektifizierung und ökonomischen Verwertung seines *Anderen* beruht. Der verflüssigte, scheinbar immaterielle Strom der Waren, dessen Herstellung und Aufrechterhaltung der innerste Zweck der Logistik ist, wird genealogisch in einem historischen Moment der entmenslichenden kolonialen Gewalt verortet, das 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.

Was für die kapitalistische Logistik gilt, so möchte ich behaupten, das hallt in der Logistik des Musealen wider.⁴ Auch in der Ausstellung des MAS steht das Objekt im Fokus, wird das Subjekt den Waren, Technologien und Topologien der Logistik untergeordnet, tritt hinter ihnen zurück. Seine Existenz ist allenfalls in Form von Artefakten belegt, scheint hier und da punktuell auf, jedoch strengstens reguliert durch die institutionelle Logik des Museums, durch die Logistik des Musealen. Die Subjektivität der Kolonisierten stellt sich dieser Logik als Hindernis der musealen Präsentation sowie des Narrativs der Kontaktgeschichte dar, das es zu umge-

4 Teile dieses Abschnittes wurden bereits vorab in einem Buchbeitrag veröffentlicht (vgl. Ruhkopf, 2025).

hen oder aus dem Weg zu räumen gilt: »Whatever blocks the way, whatever intensifies the cleave. All must be destroyed« (Manning, 2023, S. 6). Indem die Ausstellung im MAS die Subjektivität der Kolonisierten verdrängt, ästhetisiert und abstrahiert, reproduziert sie auf andere Weise diejenige Geste der Entmenschlichung, der Abschaffung des Subjektes, der logistischen Desubjektivierung, die den dargestellten Zusammenhängen inhärent ist und deren Dekonstruktion das Ziel des Logistischen Museums sein sollte.

All das ist ein wesentliches Charakteristikum einer mächtigen Logistik des Musealen, die nicht nur Dinge und Menschen im Raum anordnet und bewegt, sondern die auch 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. Es handelt sich um eine Logistik, die Subjekte unsichtbar macht, zum Verstummen bringt, zu Objekten macht. Sie reproduziert implizit die »defective otherness« (Wynter, 2001, S. 26) der Kolonisierten, inszeniert die Protagonist*innen der Ausstellung nicht als Subjekte, sondern zuallererst als Objekte und performt so die *Whiteness* des institutionalisierten europäischen Wissenschaftssystems. Dies soll nicht die Ausparung 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, also aufzuzeigen, wie Momente der historischen Gewalt sich in epistemischer und ästhetischer Weise im Museum fortschreiben. So wird eine Beziehung hergestellt zwischen verschiedenen Dimensionen, in denen Dinge und zu Dingen gemachte Menschen verwertet werden, sei es in den Netzen der logistischen Warenzirkulation oder in den Displays und Raumarrangements des Museums. Dabei spielt die institutionalisierte Ordnung eine zentrale Rolle, die sowohl in den Logistiken der Kolonisierung und des globalisierten Spätkapitalismus als auch in der institutionellen Formierung des Museums und der aus ihm hervorgehenden Ausstellungen manifest ist.

Wie oben bereits u.a. mit Erin Manning argumentiert wurde, erfordert die Idee der *Race*, um wirksam zu werden, einen stets gewaltvollen performativen Akt der Unterscheidung, der Differenzierung im schlechtesten Sinne: »[Whiteness] is [...] unable, except in total violence, to perform a marked differentiation between what possesses and what is dispossessed because difference, paraontologically, refuses both.« (Manning, 2023, S. 3) Die Operationsweisen der Logistik mit ihren klassifizierenden, aufteilenden, priorisierenden und stratifizierenden Logiken sind dabei entscheidende Agenten dieses Aktes der Rassifizierung. Sie performen den »schizz« (ebd., S. 6), den Bruch zwischen Existenzweisen, der die Vorherrschaft der *Whiteness* wirksam macht. Dies zeigt sich deutlich in den relationalen Logiken der Versklavung und Extraktion, die Kolonie und Metropole, Kolonisierte und Kolonisa-

toren, Objekte und Subjekte in ein mörderisches Verhältnis zueinander zwingen. Es lässt sich aber auch abstrahieren zu einem Funktionsprinzip, das diesen historischen Kontext übersteigt und sich über Jahrhunderte fortschreibt und einsickert in die musealen Ordnungen und Dispositive. In der Ausstellung treten die kapitalistische Logistik, die den Gegenstand der Ausstellung bildet, und die Logistik des Musealen, d.h. die ästhetischen und infrastrukturellen Dispositive der Ausstellung und der Institution in einen Feedback-Loop ein, in dem ihre jeweils eigenen Tendenzen der Objektifizierung und der Fixierung von *Race* sich gegenseitig exponentiell verstärken. Dies ist der Kern der Antwort auf die eingangs gestellte Frage: Wo sind die kolonisierten Subjekte? Das Ensemble von Waren, die Schiffsmodelle, die kongolesischen Kunstgegenstände – sie alle sind Teil des logistischen Dispositivs der Desubjektivierung, des Dispositivs der institutionalisierten *Whiteness*, das subalternen nicht-weißer Subjektivität zunächst nur einen Ort jenseits des Menschlichen zugesteht, das Subjektivierung nur innerhalb des streng regulierten Rahmens logistischer Macht erlaubt.

Interventionen und relationale Subjektivierung

Zwar gibt es ohne Frage Momente in der Ausstellung, in denen eben diese logistische Form der Subjektivierung sichtbar gemacht und reflektiert wird. Allen voran sind hier die Video-Screens zu nennen, auf denen von dem Theatermacher Chokri Ben Chikha und der Schauspielerin Aminata Demba Fragen der Repräsentation, der Kontinuität kolonialer Strukturen und der Handlungsfähigkeit rassifizierter Personen expliziert werden. Jedoch wird nicht der Schritt vollzogen, dies konsequent als inhärenten Teil sowohl des Themas der Ausstellung, des maritimen Handels und seiner Logistik, als auch des Mediums der Ausstellung und der Institution des Museums selbst zu markieren. Zu sehr gehen die Videos unter in der verdinglichten Materialität der Objekte, in der Logistik der Ausstellung.

Wie also ist ein Durchbrechen des Feedback-Loops zwischen den desubjektivierenden Tendenzen der Logistik des Musealen und der musealisierten Logistik denkbar, der das Problem nicht nur sichtbar macht, sondern bestenfalls mögliche Strategien der Intervention erahnen lässt? Ein solches Potenzial scheint in dem »Carriers«-Video und den eingangs beschriebenen Momenten der Irritation, die es bei mir hervorruft, zumindest latent angelegt. Das Video thematisiert koloniale Gewalt bzw. wird durch den Kontext der Ausstellung eine solche Lesart nahegelegt. Gleichzeitig bricht es mit der Erwartungshaltung einer allzu plakativen Darstellung. Es beinhaltet keine explizite körperliche Gewalt, zeigt keine Schwarzen Körper, bedient keinen reduktionistischen Blick auf Kolonisierung im Sinne eines binären, formalisierten Herrschaftsverhältnisses zwischen als präexistent verstandenen »Schwarzen« und »Weißen«. Was im ersten Moment Unbehagen und Irritation hervorruft, könnte auf affektiver Ebene einen Raum des Denkbaren eröffnen. Dieser wäre im

von Erin Manning (2023) beschriebene Sinne ein Raum der Relationalitäten, in dem *Race* erst zu performen und herzustellen wäre, in dem Körpern noch keine Position innerhalb der Eigentumsordnung zugeschrieben wäre und der insofern auch Möglichkeiten der Intervention eröffnen würde. Ein solcher Raum wäre ein para-ontologischer Raum, der, sich der griechischen Bedeutung der Vorsilbe »para« (*neben, nebenher, bei*) entsprechend einer ontologischen Festschreibung von *Race* verweigert, der vielmehr ihr relationales Werden betont, »between, across, deviant in its angular exposition of ontology's limit« (ebd., S. 1). Würde er in seiner Potenz ernst genommen, böte ein solcher Raum die Möglichkeit zu markieren, wie genau all das geschieht: wie *Race* in der relationalen Anordnung der Logistik wirksam wird und welche fatalen Folgen für Subjektivität ebenso wie Körperlichkeit dabei entfaltet werden.

Was ist der Grund dafür, dass dies in der Ausstellung nicht geschieht, dass diese Überlegung im Konjunktiv geschrieben werden muss? Zwei Gründe fallen hier ins Auge. Der erste kristallisiert gewissermaßen stellvertretend für weite Teile der Ausstellung an dem »Carriers«-Video. So gerät hier die Frage der Kolonisierung und Versklavung zu einem Aspekt unter vielen, der unter der sehr allgemeinen Überschrift »humans as cargo« (Koen Broes, Interview am 11.09.2024) subsumiert wird. Sie wird unterschiedslos eingereiht zwischen touristische Reisen, Kreuzfahrten und sämtliche Formen der Migration. Diese erstaunliche Komplexitätsreduktion ignoriert die historische und politische Signifikanz kolonialer Zusammenhänge und auch die Rolle, die sie für die anderen genannten Kontexte spielt. Damit steht das Video gewissermaßen symptomatisch für die Subsumierung der gewaltvollen Aspekte des Seehandels unter dem Signum der Kontaktgeschichte, die sich auch an anderen Stellen der Ausstellung findet. »Humans as cargo« impliziert somit ein machtblindes, ahistorisches Bild dessen, was Warenverkehr zur See in einem kolonialen Kontext bedeutet, vielleicht sogar, was er in seinem Kern ist: ein gewaltvolles Regime der Zirkulation, das globale Herrschaftsbeziehungen realisiert und Subjekte erbarmungslos seinem extraktiven Rhythmus unterwirft.

Der zweite Grund für das Scheitern des Videos ist, dass hier ein unspezifisches, quasi universalistisches Verständnis dessen agiert, was als »menschlich« erscheint. Dieses ignoriert die historischen Gewaltformen, die innerhalb dieser Kategorie verzeichnet sind bzw. die aus ihr erst hervorgehen. Es übersieht, dass das Menschliche immer auch den Ausschluss des Nicht-Menschlichen impliziert, die Abgrenzung zur »defective otherness«, die, wie oben mit Wynter gezeigt, oft synonym ist mit dem Nicht-Weißen (2001, S. 26). Insofern balanciert der Verzicht auf die Markierung der Körper im Video als rassifizierte Körper auf einem schmalen Grat zwischen ontologischer Unbestimmtheit im beschriebenen Sinne, also einem potenziellen Raum der Reflexion über die onto-epistemische Macht der Logistik als »science of whiteness«, und einer gefährlichen *color blindness* (Bonilla-Silva, 2003), also

der Weigerung, *Race* und Rassifizierung als historisch gewachsene soziale Tatsachen mit realen materiellen Konsequenzen anzuerkennen.

Dass fast die gesamte Arbeit, »den menschlichen, emotionalen und taktilen Aspekt der beförderten Güter« (Broos, 2021) sichtbar zu machen, von dem Video getragen werden muss und dass dieses dabei fast unausweichlich scheitert, ist nicht zuletzt ein Problem des Archivs. Museen gehen bei der Entwicklung von Ausstellungen traditionell von dem aus, was sich in ihren Sammlungen befindet, entwickeln Narrative und räumliche Konzepte ausgehend von den materiellen Artefakten, die für das jeweils gewählte Thema zur Verfügung stehen. Der Materialbestand strukturiert somit die Erzählung, bietet Ankerpunkte für das, was repräsentiert, was gezeigt wird. Kurz gesagt: Was nicht da ist, kann nicht ausgestellt werden. Dass daraus meist, wie auch hier im MAS, eine zuvorderst europäische, vom Standpunkt der Institution ausgehende und die Position der kolonisierten Subjekte nur indirekt und verdeckt aufnehmende Perspektive resultiert, ist also ein infrastrukturelles Problem der Institution des Museums. So wurde ein großer Teil der sogenannten afrikanischen Sammlung des MAS von europäischen Händlern wie dem oben genannten Henry Pareyn unter Umständen erworben, die selbst wenn sie den geltenden rechtlichen Ansprüchen an einen legitimen Kauf entsprachen, als Raub bezeichnet werden müssen (Block, 2021; Stanard, 2020).⁵ Die Sammlung des Museums ist daher, mit der Schriftstellerin Dionne Brande gesprochen, ein

catalogue of coloniality; a file, a list, a book, an enumeration usually consistent with coloniality, containing information where Black life may limn through but not be deemed as subject of the information. [...] a resource of, and for, curations of coloniality. (2023, S. 251)

Hier zeigt sich die kybernetische Tendenz der Logistik, alles Affektive, Sinnliche und Subjektive auf den Status von berechenbaren und prozessierbaren Daten zu reduzieren, den Menschen als »information machine« (Pias, 2016, S. 16) zu betrachten, und verbindet sich mit der immanent rassifizierenden Dimension der Institution. Diese ist tief mit der Geschichte der gewaltsamen Akkumulation von Wissen und Reichtum verwoben. Ihre Sammlung ist eine koloniale Sammlung in einer in sich kolonialen Institution, die allem und allen den Status von Informationen zuschreibt und so dem kuratorischen Zugriff ultimativ zugänglich macht.

Museen auf der ganzen Welt sind vor diesem Hintergrund mit der Aufgabe konfrontiert, ihre Sammlungen auf eine Weise zu reinterpretieren und zu rekontextua-

5 Der Kurator und Kunsttheoretiker Bonaventure Ndikung schreibt dazu: »What is a legal acquisition [...] when one's partner is on the other end of the barrel of a gun?« (Ndikung, 2020, S. 33)

lisieren, die die Objekte aus dem Zugriff der Institution entlässt, die die Institution mit ihrer eigenen Kolonialität konfrontiert, die das koloniale Archiv gegen den Strich liest. Dabei geht es darum, einen Raum zu eröffnen, in dem andere Lesarten möglich werden, in dem die Kolonisierten, die in den Sammlungsbeständen Objektivierten, (wieder) zu sprechenden Subjekten werden können. Auch das MAS unternimmt durchaus Anstrengungen, die Herkunft seiner Sammlungsbestände aufzuarbeiten und einen angemessenen Umgang damit zu finden. Es betreibt umfangreiche Provenienzforschung (MAS, o.D.) und Ausstellungen wie *100x Congo* sind Versuche, einen anderen Blick auf die Sammlungen zu eröffnen. Doch sind dem Grenzen gesetzt. Was tut man, wenn bestimmte Dimensionen der Geschichte einfach in der Sammlung fehlen, wenn ihr Fehlen das Prinzip der Sammlung ist?

In ihrem Text »Venus in Two Acts« (2008) entwickelt Saidya Hartman Strategien eines Umgangs mit dem Problem, das sich aus der nahezu vollständigen Abwesenheit Schwarzer Frauen im Archiv der Versklavung ergibt. Diese existierten im Archiv nur als Objekte libidinöser Fantasien, als der Gewalt unterworfenen Opfer, als Zahlen, als Datenpunkte der Logistik der Versklavung. »The archive is, in this case, a death sentence«, schreibt Hartman, »a tomb, a display of the violated body, an inventory of property, a medical treatise on gonorrhea, a few lines about a whore's life, an asterisk in the grand narrative of history« (ebd., S. 2). Hartman fragt also nach Möglichkeiten, dieser Gewalt der Archive entgegenzutreten: »redressing the violence that produced numbers, ciphers, and fragments of discourse, which is as close as we come to a biography of the captive and the enslaved« (ebd., S. 3). Es gilt dabei, das Vorhandene neu zusammenzusetzen, einen Weg zu finden, mit den Lücken im Archiv umzugehen, sie nicht zu füllen, sondern sie als Resonanzräume dessen zu verstehen, was zwar nicht explizit dokumentiert, aber im Dokumentierten latent vorhanden ist und sich in diesen Resonanzräumen einem neuen, einem die hegemoniale Überlieferung unterlaufenden Narrativ anzunähern. So fragt Hartman:

[W]hat are the lineaments of this new narrative? Put differently, how does one rewrite the chronicle of a death foretold and anticipated, as a collective biography of dead subjects, as a counter-history of the human, as the practice of freedom? How can narrative embody life in words and at the same time respect what we cannot know? How does one listen for the groans and cries, the undecipherable songs, the crackle of fire in the cane fields, the laments for the dead, and the shouts of victory, and then assign words to all of it? Is it possible to construct a story from ›the locus of impossible speech‹ or resurrect lives from the ruins? (ebd.)

All das bedeutet nicht, so stellt Hartman klar, den im Archiv Abwesenden eine Stimme zu geben, ihnen Worte in den Mund zu legen, die niemals gesagt wurden, Gedanken zu erfinden, die niemand gedacht hat. Es geht vielmehr um die Entwicklung

einer ästhetischen Strategie, die eine Ahnung davon gibt, was *vielleicht* gesagt und gedacht wurde, ein explizit als solches markiertes Spekulieren über die Existenz derer, denen das Archiv keine Existenz zugesteht, ein Reaktivieren ihrer Existenz auf affektiver Ebene. Ein solches Verfahren bezeichnet Hartman mit dem Begriff der »critical fabulation« (ebd., S. 11). Gemeint ist eine Form des Schreibens in der verschwommenen Zone zwischen Historiografie und Fiktion, »not to give voice to the slave, but rather to imagine what cannot be verified, a realm of experience which is situated between two zones of death – social and corporeal death – and to reckon with the precarious lives which are visible only in the moment of their disappearance« (ebd., S. 12). In diesem Sinne ist *critical fabulation* nicht allein eine Intervention in das Archiv und eine Auseinandersetzung mit seinen Leerstellen, sondern vor allem eine Gegenbewegung zu den darin verwurzelten Prozesse der (De-)Subjektivierung.

Wie kann dies dabei helfen, einen anderen Umgang mit den in der Ausstellung verhandelten Gegenständen und den darin latent implizierte Subjekten zu finden? An dieser Stelle muss abermals der produktive Charakter von Subjektivierungsprozessen hervorgehoben werden, muss der Fokus innerhalb des Spannungsfeldes »Unterwerfung/Subjektivierung« (Foucault, 1977, S. 283) in Richtung letzterer gelenkt werden. So ist das Subjekt nicht nur ein passives Produkt der Mächte, sondern verweist immer auch auf ein produktives Moment. Es geht nicht allein um Beherrschung und Zurichtung, sondern ebenso darum, dass das Subjekt sich auf diese oder jene Weise selbst gewahr wird, sich auf eine bestimmte Weise in Relation zu seiner Umwelt und zu anderen Subjekten, seien es Individuen oder Kollektive, platziert. Der Psychiater und Philosoph Félix Guattari fasst dies in einer von ihm als provisorisch bezeichneten Definition von Subjektivität zusammen als

[t]he ensemble of conditions which render possible the emergence of individual and/or collective instances as self-referential existential territories, adjacent, or in a delimiting relation, to an alterity that is itself subjective. (Guattari, 1995, S. 9)

Subjektivität ist hier insofern als selbstreferentiell beschrieben, als sie autopoietisch ist. Sie ist kein passives Resultat auf das Individuum einwirkender ihm äußerlicher Kräfte. Vielmehr produziert das Subjekt sich selbst, entsteht aus sich selbst heraus, schreibt sich selbst auf Grundlage seiner eigenen Erfahrungen und (Selbst)Wahrnehmungen. Dies findet jedoch nicht im luft- und geschichtsleeren Raum statt, sondern ist in Prozesse der De- und Reterritorialisierung eingebunden, wie Deleuze und Guattari sie in ihrem Buch »Tausend Plateaus« (1992) beschreiben: in ständiger Veränderung begriffene, dadurch jedoch materiell nicht weniger wirkmächtige, historisch und räumlich situierte Assoziationen von Bedeutungen, Zeichen, Materialitäten, Intensitäten (ebd., S. 20f). In diesem Sinne eröffnet die von Guattari hier

vorgeschlagene Perspektive auf das Subjekt immer auch einen Blick auf einen offenen Prozess der Subjektivierung, der zwar nicht außerhalb der Zugriffe von Machtapparaten liegt, diesen jedoch auch nicht vollständig ausgeliefert ist. Vielmehr handelt es sich um kollektiv bzw. in Abhängigkeit von sozialen Gefügen vollzogene formative Prozesse, die Möglichkeiten zur emanzipatorischen Intervention eröffnen, in denen immer auch das Potenzial *anderer* Subjektivierungsweisen zumindest latent mitschwingt. So argumentiert Guattari weiter, die Produktion von Subjektivität könne durch bestimmte affektive Prozesse, insbesondere in Resonanz mit ästhetischen Praktiken, aktiv von dominanten Strukturen losgelöst und geöffnet werden: »One creates new modalities of subjectivity in the same way that an artist creates new forms from the palette.« (1995, S. 7)

In diesen Überlegungen scheint eine Ahnung auf davon, was ein Logistisches Museum hinsichtlich seiner Subjektivierungsweisen leisten könnte oder müsste. Es eröffnet sich ein Blick auf einen Prozess des Fabulierens, in dem andere Weisen des In-der-Welt-Seins und des Miteinanders denkbar werden. Das beschriebene »Carriers«-Video und das darin angelegte Moment der Irritation haben vor diesem Hintergrund durchaus das Potenzial, auf diese Lücke im logistischen Archiv hinzuweisen und einen Prozess der Reflexion anzustoßen sowie die Prozesshaftigkeit von Subjektivierungsweisen vor Augen zu führen. Die Körper der Performer*innen und der eigentümlich behutsame Rhythmus ihrer Bewegung könnten Ausgangspunkte bieten für die Markierung dessen, was hier *nicht* gezeigt wird: Schwarze Körper, Schwarze Subjektivität und der Rhythmus der Plantagenarbeit, dem diese historisch unterworfen sind. Sie könnten in eine Richtung deuten, in der Spekulation darüber möglich wird, was jenseits dieses Rhythmus liegt, könnten den Ausgangspunkt der Erzählung vom Boot ans Land verlagern. Dem *white gaze* der Institution müsste dann ein Blick entgegengesetzt werden, der verbindet statt trennt, ein »Black gaze«, wie Tina Campt ihn beschreibt, ein »set of viewing relations that refuses to reduce individuals to the status of objects to be consumed« (2023, S. 259).

Im Bereich der Literatur sind solche ästhetischen Strategien bereits mehrfach beschrieben. Neben Hartmans *critical fabulation* ist dabei das zu nennen, was Christina Sharpe »wake work« nennt:

A method along the lines of a sitting with, a gathering, and a tracking of phenomena that disproportionately and devastatingly affect Black peoples any and everywhere we are. I've been thinking of this gathering, this collecting and reading toward a new analytic, as the wake and wake work, and I am interested in plotting, mapping, and collecting the archives of the everyday of Black immanent and imminent death, and in tracking the ways we resist, rupture, and disrupt that immanence and imminence aesthetically and materially. I am interested in how we imagine ways of knowing that past, in excess of the fictions of the archive, but not

only that. I am interested, too, in the ways we recognize the many manifestations of that fiction and that excess, that past not yet past, in the present. (Sharpe, 2016, S. 13)

Nicht nur die Metapher des *wake*, die in einer ihrer vielen Bedeutungen (siehe Kap. 3.2) auf das von einem fahrenden Schiff verdrängte Wasser verweist, das oft noch lange Zeit als Verwirbelungen an der Oberfläche von dessen Route zeugt, binden dieses Programm zurück an das der Ausstellung, an das Programm eines Logistischen Museums. Vielmehr ist der von Sharpe hier skizzierte Modus der Auseinandersetzung mit einer andauernden Vergangenheit, eines Fragens nach den Effekten einer Logistik der Rassifizierung, einer Arbeit mit und gegen das Archiv und die Entwicklung ästhetischer und materieller Strategien der Subjektivierung etwas, das angesichts der in der Ausstellung angelegten Problemlagen dringend geboten scheint. Diese Arbeit kann sicherlich nicht von der Institution des Museums allein geleistet werden, nicht von dem Filmemacher Koen Broes und auch nicht von dem kuratorischen Team der Ausstellung. Zu verwoben ist die Institution mit historischen Formen der Gewalt und der *Whiteness*, die in seine Repräsentations- und Sammlungspraktiken eingeschrieben sind. Auch wäre es anmaßend und seinerseits gewaltvoll, in diesem Text selbst solche Spekulationen vorzunehmen, konkret zu benennen, wie eine andere Logistik des Musealen und infolge dieser eine andere Form der Subjektivierung aussehen würde. Sowohl Hartmans *critical fabulation* als auch Sharpes *wake work* implizieren einen Ort, von dem aus diese Arbeit gemacht werden kann, und dieser Ort ist weder meiner noch der der Ausstellungsmacher im MAS. Es geht diesen Ausführungen vielmehr darum, einen Modus der theoretisch fundierten Kritik zu finden, in dem zumindest die Möglichkeit dieser Praktiken aufscheint. Dies ist eine zentrale Anforderung an ein Logistisches Museum: eine Form des Arbeitens, eine ästhetische und epistemische Praxis zu finden, die die Prekarität der kolonisierten Subjekte nicht reproduziert und verstärkt, sondern als Problem sichtbar macht, und die einen Ausweg aus dieser Prekarität aufzeigt. Als Infrastruktur der Kritik muss das Museum einen Prozess ermöglichen, der den Blick auf diese Gewalt lenkt und der irritiert, der sich Besucher*innen ihrer eigenen Position gewahr werden lässt und damit die Voraussetzung schafft für andere Formen der Sichtbarkeit, der Repräsentation, der Teilhabe, der Subjektivierung. Seine Aufgabe muss es sein, einen Raum zu schaffen, in und mit dem *critical fabulation* oder *wake work* praktiziert werden kann. Es muss eine Infrastruktur zur Verfügung stellen, in der Subjektivierung auf eine andere Weise aktiviert werden kann, die das gewaltsam unsichtbar Gemachte sichtbar werden lässt und die eine Kritik der hegemonialen Logistiken des Archivs zu ihrem politischen Projekt macht.

5.4 Kondensat II

Die im MAS untersuchte Musealisierung von Logistik kann als eine Musealisierung von Relationalität verstanden werden, als eine Auseinandersetzung mit Verbindungen zwischen heterogenen Entitäten und deren loser Zusammenführung zu rhizomatischen Assoziationsketten entlang von Warenwegen. Dies schreibt sich auf räumlicher Ebene in die Architektur der Ausstellung ein. Dabei resoniert die Logistik des musealen Raumes mit dem Raum der kommerziellen Logistik, mit der räumlichen Logik der Logistik als solcher. Sie adaptiert deren Funktionsweise, spiegelt sie gewissermaßen unter veränderten Vorzeichen wider. Dabei bleiben immer Falten bestehen, Fluchtlinien, die aus der Linearität des szenografischen Konzeptes herausführen, die diese aufbrechen und sich auch der Darstellbarkeit auf Plänen und Grundrisszeichnungen entziehen. Die Objekte und die in ihnen aufgehobenen raumzeitlichen Assoziationen sprengen das lineare Ordnungsmuster, werfen Falten im Raum auf und aktivieren virtuelle Relationen. Sie erweitern die Radien sowohl der körperlichen Bewegung durch den Raum als auch die der zirkulierenden Diskursivierung von Logistik. Eine der Einhegung, Klassifizierung und Objektifizierung des Museums gegenläufige Logistik des Musealen bleibt also stets virtuell angelegt.

Anhand der Videoprojektion aus der Reihe »Carriers« und dem darin behandelten Thema der Verschiffung von Menschen zeigt sich eine entscheidende Verkomplizierung dieser Spannung in Richtung der Frage nach dem Subjekt der Ausstellung, genauer: nach dem ausgestellten Subjekt, das den objektifizierenden Kräften des Museums ausgesetzt ist und in der Materialität der Ausstellung zu verschwinden droht. Hier wird die rassifizierende und desubjektivierende Dimension der Logistik erkennbar, die wiederum auf zwei historische Genealogien verweist. Zunächst zeigt sich die Logik der Institution des Museums, welche per se wenig Raum für Subjektivität lässt bzw. diese streng reguliert und in seiner Funktion als Disziplinierungsapparat zurichtet. Insbesondere das außereuropäische »Andere« wird dabei einer historischen Tendenz folgend zum (Anschauungs-)Objekt gemacht und der Subjektivität der westlichen Museumsbesucher*innen gegenübergestellt. Auch dies ist Teil der Logistik des Musealen: eine klare Hierarchisierung zwischen Subjektpositionen bzw. die Unterordnung dieser unter die Priorisierung der Objekte. Vor allem aber ist die Tendenz der Objektifizierung, der Auslöschung des Subjektes im Gegenstand der Ausstellung, im Komplex der kapitalistischen Logistik angelegt. Dies geht zurück zu ihren historischen Ursprüngen im transatlantischen Versklavungshandel und schreibt sich fort in den verflüssigten Warenströmen der Gegenwart, der menschliche Souveränität und Subjektivität im Wege steht. Es hallt in der Musealisierung von Logistik wider und resoniert mit den objektifizierenden Tendenzen, die der Logistik des Musealen zu eigen sind.

Somit wird deutlich: Eine im kritischen Sinne logistische Museumspraxis muss diesen Prozess angreifen, muss transparent machen, wie sehr sie selbst, aber auch ihr Gegenstand mit historisch verankerten Mechanismen der Klassifizierung und Rassifizierung verwoben ist. Sie muss die infrastrukturellen Bedingungen ihrer eigenen Kritik schaffen, muss einen Raum eröffnen, in dem das besuchende Subjekt und das musealisierte Subjekt zueinander in Resonanz treten können, in dem deren Ko-Konstitution transparent gemacht wird und andere Möglichkeiten der Subjektivierung aufscheinen. Anstelle einer Logistik des Musealen, die *Whiteness* performat und reproduziert, braucht es eine machtkritische, explizit antirassistische, antilogistische Logistik des Musealen. Es braucht andere Formen der Darstellung und des Zeigens, die fühlbar sind und affizieren, die über die tradierten Ästhetiken und Epistemologien der rationalistischen Moderne hinausweisen. Gesten des Zeigens müssen zu Gesten der Aktivierung und Affizierung werden, die die etablierten Logistiken des Musealen nicht nur sichtbar und durchschaubar machen, sondern davon ausgehend auch Möglichkeiten zu ihrer Überwindung aufzeigen, Möglichkeiten einer anderen, relationalen, solidarischen Subjektivierung.

6. Das Museumsschiff *Peking* als logistisches Leitobjekt

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

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

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

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

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



Quelle: Stiftung Historische Museen Hamburg/Jan Sieg

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

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

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

6.1 Der transkontinentale Salpeterhandel

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

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

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

Reichtum und Extraktion

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

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

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

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

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

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

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

Zyklen des Extraktivismus

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2 Die *Peking* als relationales Objekt

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

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

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

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

Operationen des Salpeterhandels

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Verflechtungen vermitteln

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

Nautische Nostalgie und relationale Kritik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Was in den zitierten Äußerungen anklingt, ist ein wichtiger Grundgedanke einer logistischen Museumspraxis, die der oben beschriebenen nautischen Nostalgie entgegenläuft. Das Schiff nicht als isoliertes, autonomes Artefakt zu verstehen, sondern seine operationale Dimension im Kontext des Salpeterhandels in den Vordergrund zu stellen, ist an dieser Stelle also ein zentraler Schritt. Ansätze wie dieser folgen einem vielerorts erkennbaren, wenn auch selten konsequent umgesetzten Trend in der maritimen Museumslandschaft. Day und Lunn beschreiben dies als »move away from a concern merely with great figures of naval history and with ships *per se* to a more complex view of global maritime affairs« (Day & Lunn, 2003, S. 293, H.i.O.). Die *Peking* wird nicht als Schiff als solches adressiert, sondern als relationales Objekt, welches wiederum nur in Verbindung mit anderen Orten, Objekten und Subjekten existieren und Sinn ergeben kann.

»Den Laderaum befragen«

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

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

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

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

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

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

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

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

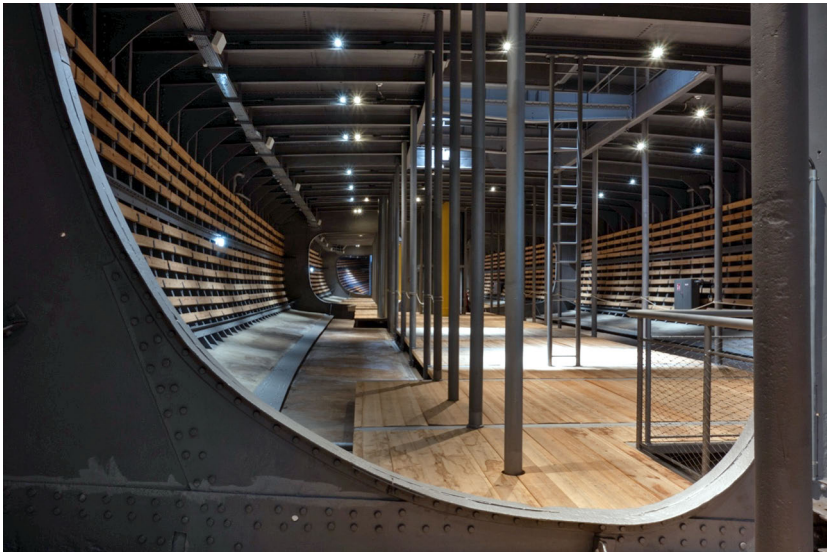
Ihre Expertise sieht sie dafür woanders, vor allem in der dekolonialen Kontextualisierung des Schiffes. So habe sie bereits vor ihrer Tätigkeit auf der *Peking* »Bildungsurlaube zum Thema Kolonialismus [geleitet]« und einen »Stadtführer geschrieben zum kolonialen Hamburg« (ebd.). Dabei habe sie sich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

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

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

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

Abbildung 9: Laderaum der Peking



Quelle: Eigene Abbildung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Annäherung an eine logistische Ausstellungspraxis

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

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

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

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



Quelle: Eigene Abbildung

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

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

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

Blick in die Archive des Extraktivismus

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Perspektiven öffnen

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

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

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

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

6.5 Kondensat III

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

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

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

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

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

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

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

7.1 Vignetten aus der Wüste

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

Spuren des Extraktivismus

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

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

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

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

Abbildung 11: Tranque Sloman (Sloman-Damm)



Quelle: Eigene Abbildung.

Abbildung 12: Verarbeitungsanlage der Oficina Santa Laura



Quelle: Eigene Abbildung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Widerhall im Heute

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

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

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

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

Abbildung 13: Ruinen der Salpeterstadt Victoria



Quelle: Eigene Abbildung.

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

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

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

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

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

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

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

Abbildung 14: Capilla San Lorenzo



Quelle: Eigene Abbildung.

Abbildung 15: Opfergaben im Inneren der Kapelle



Quelle: Eigene Abbildung.

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

7.2 Infrastrukturen der Vielstimmigkeit

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

Die *Peking* im logistischen Zwischenraum

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

»Hijacking the Peking«

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.3 Gegenlogistische Museumspraxis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Relationen aktivieren

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

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

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

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

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

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

Ebenso wie an der institutionellen Zusammenarbeit zwischen Kulturschaffenden an verschiedenen Punkten der logistischen Netze muss einer gegenlogistischen Praxis aber daran gelegen sein, auch Positionen außerhalb institutioneller Strukturen zu berücksichtigen, im Sinne von Bempeza et al. »den Austausch mit weniger hegemonialen Perspektiven und Problematisierungen« zu suchen (2019, S. 7). Wie bereits in den oben geschilderten Episoden aus der Atacama-Wüste sichtbar wurde, zählen dazu nicht zuletzt diejenigen, die am unmittelbarsten von den Kontinuitäten der Salpeterära betroffen sind und die gleichzeitig wohl über die eingeschränktsten Möglichkeiten der Artikulation und des Handelns verfügen: die enorm prekarierten Arbeiter*innen des gegenwärtigen Bergbaukapitalismus. So führt auch Rodolfo Andaur aus: »[W]e have to remember that a mining site needs people to work in it. And the current miners are totally different from the nitrate miners at the end of the 19th century, beginning of the 20th century.« (Rodolfo Andaur, Interview am 06.12.2024) Anders als die hochgradig organisierten und militanten Arbeiter*innen der Salpeterära, deren Kämpfe oft als Ursprung der chilenischen Gewerkschaftsbewegung beschrieben werden, seien die heutigen Arbeiter*innen der Lithium- und Iodwerke in hohem Maße vereinzelt, schlecht organisiert und verfügten nicht nur über wenig Möglichkeiten der Intervention zur Verbesserung ihrer Verhältnisse, sondern auch über wenig Bewusstsein über diese Verhältnisse selbst:

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

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

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

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

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

In der Unterströmung der Logistik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.4 Kondensat IV

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

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

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

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

8. Fazit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Logistische Museum arbeitet relational und operational

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Logistische Museum repräsentiert und organisiert Raum

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Logistische Museum problematisiert Subjektivität

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Logistische Museum arbeitet mit der und gegen die Logistik

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

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

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

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

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

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

Das Logistische Museum arbeitet mit dem und gegen das Museum

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

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

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

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

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

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

~

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

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

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

Literatur

- Agamben, G. (2002). *Homo sacer: die souveräne Macht und das nackte Leben*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Agosín, M. (2008). *Tapestries of hope, threads of love: the arpilleras movement in Chile*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.
- Aldrich, R. (2009). Colonial museums in a postcolonial Europe. *African and Black Diaspora: An International Journal*, 2(2), S. 137–156.
- Alexander, V. D. (2014). Art and the Twenty-First Century Gift: Corporate Philanthropy and Government Funding in the Cultural Sector. *Anthropological Forum*, 24(4), S. 364–380.
- Alimahomed-Wilson, J. (2020). Racialized Masculinities and Global Logistics Labor. *Into the Black Box: Research on Logistics, Spaces, & Labour*. http://www.intotheblackbox.com/articoli/racialized-masculinities-and-global-logistics-labor/#_ednref 6. Zugriff am 15.4.2025.
- Allen, J. S. & Jobson, R. C. (2016). The Decolonizing Generation: (Race and) Theory in Anthropology since the Eighties. *Current Anthropology*, 57(2), S. 129–148.
- Allen, W. B. (1997). The Logistics Revolution and Transportation. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 553(1), S. 106–116.
- Alvarado Peterson, V. & Rojo-Mendoza, F. (2023). Housing and choice in Iquique and Alto Hospicio, Chile: Possibilities and limitations regarding the 2030 agenda and SDG 11. *Frontiers in Communication*, 8, S. 1–6.
- Amenda, L. (2006). »Welthafenstadt« und »Tor zur Welt«: Selbstdarstellung und Wahrnehmung der Hafenstadt Hamburg 1900–1970. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 29, S. 137–158.
- Andreas Heller Architects & Designers. (2011). *Hafenmuseum Hamburg – Masterplan*.
- Anonym (2015). Introduction. *Short Circuits – A Counterlogistics Reader*. No New Ideas.
- Anstey, R. (1971). The Congo Rubber Atrocities – A Case Study. *African Historical Studies*, 4(1), S. 59–76.
- Araujo, A. L. (2021). *Museums and Atlantic Slavery*. London: Routledge.
- AS+P. (2017). *Standortpotentialanalyse Deutsches Hafenmuseum Hamburg – Abschlusspräsentation*.

- Aschenbrenner, S. (2017). Whitney-Biennale in New York. Proteste gegen das Bild einer weißen Künstlerin. *Monopol*. <https://www.monopol-magazin.de/proteste-gegen-das-bild-einer-weißen-kuenstlerin>. Zugriff am 24.4.2025.
- Assmann, A. (2001). Speichern oder Erinnern? Das kulturelle Gedächtnis zwischen Archiv und Kanon. In M. Csáky & P. Stachel (Hg.), *Speicher des Gedächtnisses: Bibliotheken, Museen, Archive. Teil 2: Die Erfindung des Ursprungs. Die Systematisierung der Zeit* (S. 15–29). Wien: Passagen.
- Attewell, W. (2021). Just-in-Time Imperialism: The Logistics Revolution and the Vietnam War. *Annals of the American Association of Geographers*, 111(5), S. 1329–1345.
- Baetens, J. & Gelder, H. van (Hg.). (2006). *Critical realism in contemporary art: around Allan Sekula's photography*. Löwen: Leuven University.
- Bajohr, F. (1998). »Arisierung« in Hamburg: die Verdrängung der jüdischen Unternehmer, 1933–1945. Hamburg: H. Christians.
- Bal, M. (1999). Introduction. In M. Bal (Hg.), *The Practice of Cultural Analysis: Exposing Interdisciplinary Interpretation*. Stanford: Stanford University Press.
- Baptist, E. E. (2016). *The half has never been told: slavery and the making of American capitalism*. New York: Basic Books.
- Barría Jara, M. (2023). *Decolonial Gaze Chapter 1 (Manuskript)*.
- Bascuñan-Wiley, N., DeSoucey, M. & Fine, G. A. (2022). Convivial Quarantines: Cultivating Co-presence at a Distance. *Qualitative Sociology*, 45(3), S. 371–392.
- Baucom, I. (2005). *Specters of the Atlantic: finance capital, slavery, and the philosophy of history*. Durham: Duke University Press.
- Baur, J. (2009). *Die Musealisierung der Migration: Einwanderungsmuseen und die Inszenierung der multikulturellen Nation (Kultur- und Museumsmanagement)*. Bielefeld: transcript.
- Beaulieu, A. (2010). Research Note: From co-location to co-presence: Shifts in the use of ethnography for the study of knowledge. *Social Studies of Science*, 40(3), S. 453–470.
- Behörde für Kultur und Medien. (2020, September 7). Die PEKING kehrt zurück nach Hamburg! <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/14286622/historische-viermastbark-pekings-kehrt-nach-hamburg-zurueck/>. Zugriff am 15.4.2025.
- Behörde für Kultur und Medien. (2022). Prof. Dr. Klaus Bernhard Staubermann hat als Gründungsdirektor des Deutschen Hafenmuseums seine Tätigkeit aufgenommen. <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/16703208/deutsches-hafenmuseum-staubermann/>. Zugriff am 15.4.2025.
- Bempeza, S., Brunner, C., Hausladen, K. et al. (2019). Polyphone Ästhetik. Ein Anfang. In S. Bempeza, C. Brunner, K. Hausladen et al. (Hg.), *Polyphone Ästhetik: eine kritische Situierung* (S. 7–12). Wien: transversal texts.
- Bennett, T. (1995). *The birth of the museum: history, theory, politics*. London: Routledge.

- Bennion, K. P. (1992). *Snapping the Achilles' Heel: The Counterlogistics Fight*. Leavenworth: School of Advanced Military Studies United States Army Command and General Fort Leavenworth.
- Benvegnù, C., Cuppini, N., Frapporti, M. et al. (Hg.). (2021). *Gendering Logistics. Feminist Approaches for the Analysis of Supply-Chain Capitalism*. Bologna: Alma Mater Studiorum – Università di Bologna.
- Bernes, J. (2015). Logistics, Counterlogistics and the Communist Prospect. In Anonym (Hg.), *Short Circuits – A Counterlogistics Reader* (S. 18–54).
- Beverungen, A. (2021). Remote Control: Algorithmic Management of Circulation at Amazon. In B. Marcus, S. Mary & K. Grashöfer (Hg.), *Explorations in Digital Cultures* (S. 5–18). Lüneburg: Meson Press.
- Bishop, C. (2005). Art of the Encounter: Antagonism and Relational Aesthetics. *Circa*, (114), S. 32.
- Bismarck, B. von. (2021). *Das Kuratorische*. Leipzig: Spector Books.
- Blanchard, P., Bancel, N., Boëtsch, G., Deroo, E., Lemaire, S. & Forsdick, C. (Hg.). (2008). *Human Zoos*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Block, H. de. (2021). Object biographies and museums: 100 X Congo in Antwerp, Exhibition at the Museum aan de Stroom, Antwerp, Belgium, 3 October 2020 – 12 September 2021. *Museum and Society*, 19(2), S. 395–409.
- Bobo, J., Hudley, C. & Michel, C. (2004). Introduction. In J. Bobo, C. Hudley & C. Michel (Hg.), *The Black Studies Reader* (S. 1–12). New York: Routledge.
- Bodenstein, F. & Pagani, C. (2016). Decolonising National Museums of Ethnography in Europe: Exposing and Reshaping Colonial Heritage (2000–2012). In I. Chambers, A.D. Angelis, C. Ianniciello, M. Orabona & M. Quadraro (Hg.), *The Postcolonial Museum: the Arts of Memory and the Pressures of History* (S. 39–49). London: Taylor and Francis.
- Boele, V. (2019). *Tentoonstellingsverhaal De Nieuwe Pluszes* (unveröffentlichtes Konzeptpapier).
- Bojadžijev, M. (2021). »The spirit of Europe« Differential migration, labour and logistification. In G. Grappi (Hg.), *Migration and the Contested Politics of Justice*. Routledge.
- Bonacich, E. & Wilson, J. B. (2008). *Getting the goods: ports, labor, and the logistics revolution*. Ithaca: Cornell University Press.
- Bonilla-Silva, E. (2003). »New Racism«, Color-Blind Racism, and the Future of Whiteness in America. In A. W. Doane & E. Bonilla-Silva (Hg.), *White Out. The Continuing Significance of Racism* (S. 271–284). New York: Routledge.
- Bornholdt, R. (2017). Sozialgeschichte in Hamburgs Museen? *mitarbeit*, 23.
- Bose, F. von. (2016). *Das Humboldt-Forum: eine Ethnografie seiner Planung*. Berlin: Kadmos.
- Bourriaud, N. (2002). *Relational aesthetics* (Documents sur l'art). Dijon: Les Presses du réel.

- Boyle, M. S. (2024). *The arts of logistics: artistic production in supply chain capitalism* (Post* 45). Stanford, California: Stanford University Press.
- Brand, D. (2023). Note 176: Archive. In S. Sharpe, *Ordinary Notes*. London: Daunt Books.
- Breidenstein, G., Hirschauer, S., Kalthoff, H. & Nieswand, B. (2015). *Ethnografie – Die Praxis der Feldforschung*. Stuttgart: UTB.
- Broos, K. (2021). Kein Titel. <https://www.koenbroos.be/nl/nieuws>. Zugriff am 25.4.2025.
- Brosda, C. (2017). Das Deutsche Hafenmuseum in Hamburg. In B. von Notz (Hg.), *Internationales Symposium »Strategien für die Zukunft des Deutschen Hafenmuseums«* (Band 1, S. 10–15). Hamburg: Verlag der Stiftung Historische Museen Hamburg.
- Brouwer, N. (1977). The Life and Rebirth of the Peking. In Johnson, I., *The Peking battles cape horn*. New York, Washington DC, San Francisco: Sea History Press.
- Browne, S. (2015). *Dark matters: on the surveillance of blackness*. Durham: Duke University Press.
- Bundesrechnungshof. (2024). *Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages: Zuwendungen für das Deutsche Hafenmuseum Hamburg/ MS Peking ((Kap. 0452 Titel 894 24)*. Berlin: Bundesrechnungshof.
- Butz, D. & Besio, K. (2009). Autoethnography. *Geography Compass*, 3(5), S. 1660–1674.
- Byrne, S., Clarke, A., Harrison, R. & Torrence, R. (2011). Networks, Agents and Objects: Frameworks for Unpacking Museum Collections. In S. Byrne, A. Clarke, R. Harrison & R. Torrence (Hg.), *Unpacking the collection: networks of material and social agency in the museum* (S. 3–26). New York: Springer.
- Caevel, E. B. de & Kouoh, K. (2015). Streamlines: Ozeane, Welthandel und Migration. In K. Kouoh & D. Luckow (Hg.), *Streamlines: Ozeane, Welthandel und Migration*. Köln: Snoeck.
- Campling, L. & Colás, A. (2018). Capitalism and the sea: Sovereignty, territory and appropriation in the global ocean. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4), S. 776–794.
- Campt, T. (2021). *A Black Gaze: Artists Changing How We See*. Cambridge, London: The MIT Press.
- Campt, T. (2023). Note 184: Gaze. In Sharpe, C., *Ordinary Notes*. London: Daunt Books.
- Capaldo, A. (2010). *Expansión Imperialista y su Particularidad en la Explotación Aemana de las Salitreras del Canon El Toco 1880–1930*. Universidad de Chile.
- Castells, M. (2010). *The rise of the network society*. Chichester, Malden: Wiley-Blackwell.
- Charmaz, K. (2006). *Constructing grounded theory*. London, Thousand Oaks: Sage Publications.
- Chávez, C. (2024). Fassade und Fotografie. Ausstellungsperspektiven auf Salpeterabbau und Extraktivismus. In C. Chávez (Hg.), *Weißes Wüstengold: Chile-Salpeter und Hamburg*. Hamburg: Museum am Rothenbaum.

- Chong, D. (2015). Tate and BP – Oil and Gas as the New Tobacco?: Arts Sponsorship, Branding, and Marketing. In S. Macdonald & H. Rees Leahy (Hg.), *The International Handbooks of Museum Studies* (S. 179–201). Hoboken: Wiley.
- Chua, C. (2014, September 9). Logistics, Capitalist Circulation, Chokepoints. *The Disorder of Things*. <https://thedisorderofthings.com/2014/09/09/logistics-capitalist-circulation-chokepoints/>. Zugriffsdatum 15.4.2025.
- Chua, C. (2016). The Container: Stacking, Packing, and Moving the World. *The Funambulist*, 6.
- Chua, C. & Bosworth, K. (2023). Beyond the Chokepoint: Blockades as Social Struggles. *Antipode*, 55(5), S. 1301–1320.
- Chua, C., Danyluk, M., Cowen D. et al. (2018). Introduction: Turbulent Circulation: Building a Critical Engagement with Logistics. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4), S. 617–629.
- Clark, B. & Foster, J. B. (2009). Ecological Imperialism and the Global Metabolic Rift: Unequal Exchange and the Guano/Nitrates Trade. *International Journal of Comparative Sociology*, 50(3–4), S. 311–334.
- Clifford, J. (1997). *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Cambridge: Harvard University Press.
- Clifford, J. & Marcus, G. E. (1986). *Writing culture: the poetics and politics of ethnography*. Berkeley: University of California Press.
- Coe, N. M. (2020). Logistical geographies. *Geography Compass*, 14, S. 1–16.
- Collier, S., Chua, C., Parks, L., Peters, J. D., Sarkar, B. & Schüttelpelz, E. (2020). Zirkulation »revisited« Ein Forum zur Aktualität des Konzepts. *Zeitschrift für Medienwissenschaft*, 23.
- Conrad, J. (1966). *Heart of darkness*. Clinton, Massachusetts: Airmont Publishing Company, Inc.
- Cowen, D. (2010). A Geography of Logistics: Market Authority and the Security of Supply Chains. *Annals of the Association of American Geographers*, 100(3), S. 600–620.
- Cowen, D. (2014). *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Cowen, D. (2020). Following the infrastructures of empire: notes on cities, settler colonialism, and method. *Urban Geography*, 41(4), S. 469–486.
- Cuppini, N., Frapporti, M. & Pirone, M. (2015). Logistics Struggles in the Po Valley Region: Territorial Transformations and Processes of Antagonistic Subjectivation. *South Atlantic Quarterly*, 114(1), S. 119–134.
- Danyluk, M. (2018a). Fungible Space: Competition and Volatility in the Global Logistics Network. *International Journal of Urban and Regional Research*, 43(1), S. 94–111.
- Danyluk, M. (2018b). Capital's logistical fix: Accumulation, globalization, and the survival of capitalism. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4), S. 630–647.

- Danyluk, M. (2021). Supply-Chain Urbanism: Constructing and Contesting the Logistics City. *Annals of the American Association of Geographers*, 111(1), S. 1–16.
- Därmann, I. & Wildt, M. (2021). Widerständige Praktiken. Eine Einleitung. *Mittelweg* 36, 2, S. 1–9.
- Day, A. & Lunn, K. (2003). British maritime heritage: carried along by the currents? *International Journal of Heritage Studies*, 9(4), S. 289–305.
- De Landa, M. (1991). *War in the age of intelligent machines*. New York: Zone Books.
- Degenerate Communism. (2015). Choke Points: Mapping an Anti-Capitalist Counterlogistics in California. In Anonym (Hg.), *Short Circuits – A Counterlogistics Reader*.
- Deleuze, G. & Guattari, F. (1992). *Tausend Plateaus* (Kapitalismus und Schizophrenie). Berlin: Merve-Verlag.
- Dommann, M. (2023). *Materialfluss: eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands*. Frankfurt a.M.: S. Fischer.
- Döring, D. (2025). Institutionelle Friktionen. Ein ethnographischer Blick auf die Genese des Forum Wissen. In D. Döring & M. Vöhringer (Hg.), *Friktionen | Kuratieren. Für eine politische Wissensgeschichte des Ausstellens* (S. 337–352). Bielefeld: transcript.
- Dorn, F. M. & Gundermann, H. (2022). Mining companies, indigenous communities, and the state: the political ecology of lithium in Chile (Salar de Atacama) and Argentina (Salar de Olaroz-Cauchari). *Journal of Political Ecology*, 29(1), S. 342–359.
- Dreesbach, A. (2005). *Gezähmte Wilde: die Zurschaustellung »exotischer« Menschen in Deutschland 1870–1940*. Frankfurt a.M., New York: Campus.
- Dua, J. (2019). *Captured at sea: piracy and protection in the Indian Ocean* (Atelier: Ethnographic Inquiry in the Twenty First century). Oakland: University of California Press.
- Easterling, K. (2016). *Extrastatecraft: the power of infrastructure space*. London, New York: Verso Books.
- Edmundson, W. (2011). *The Nitrate King: A Biography of Colonel John Thomas North* (Studies of the Americas). Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Egert, G. (2022). Operational Choreography: Dance and logistical capitalism. *Performance Philosophy*, 7(1), S. 97–113.
- Eggers, M. M., Kilomba, G., Piesche, P. et al. (2023). Konzeptionelle Überlegungen. In M. M. Eggers, G. Kilomba, P. Piesche et al. (Hg.), *Mythen, Maske und Subjekte: kritische Weißseinsforschung in Deutschland*. Münster: Unrast.
- Ellis, C. (2004). *The ethnographic I: a methodological novel about autoethnography* (Ethnographic alternatives book series). Walnut Creek, Lanham, New York, Oxford: AltaMira Press.
- Ellis, C., Adams, T. E. & Bochner, A. P. (2011). Autoethnography: An Overview. *Forum Qualitative Sozialforschung*, 12(1).

- Elpers, S. & Palm, A. (2014). Von Grenzen und Chancen des Sammelns von Gegenwart in kulturhistorischen Museen im 21. Jahrhundert. Eine Einführung. In S. Elpers & A. Palm (Hg.), *Die Musealisierung der Gegenwart*. Bielefeld: transcript.
- Emmons Allison, J., Herrera, J. S., Struna, J. & Reese, E. (2018). The matrix of exploitation and temporary employment: Earnings inequality among Inland Southern California's blue-collar warehouse workers. *Journal of Labor and Society*, 21(4), S. 533–560.
- Estes, N. (2019). *Our history is the future: Standing Rock versus the Dakota Access Pipeline, and the long tradition of indigenous resistance*. London, New York: Verso Books.
- Fanon, F. (1978). *Die Verdammten dieser Erde*. Reinbek b. Hamburg: Rowohlt.
- Fengler, V. (2025, April 15). Deutsches Hafenmuseum: Wird der Bau in Hamburg gestoppt? *Hamburger Abendblatt*. <https://www.abendblatt.de/hamburg/kultur/article407772303/deutsches-hafenmuseum-wird-der-bau-in-hamburg-gestoppt.html>. Zugriff am 4.2.2025.
- Flatley, J. (2008). *Affective mapping: melancholia and the politics of modernism*. Cambridge: Harvard University Press.
- Foley, D. E. (2002). Critical ethnography: The reflexive turn. *International Journal of Qualitative Studies in Education*, 15(4), S. 469–490.
- Fossen, A. van (2016). Flags of Convenience and Global Capitalism. *International Critical Thought*, 6(3), S. 359–377.
- Foster, J. B. (1999). Marx's Theory of Metabolic Rift: Classical Foundations for Environmental Sociology. *American Journal of Sociology*, 105(2), S. 366–405.
- Foucault, M. (1977). *Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Foucault, M. (1978). *Dispositive der Macht: über Sexualität, Wissen und Wahrheit*. Berlin: Merve-Verlag.
- Foucault, M. (1981). *Archäologie des Wissens*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Foucault, M. (2004). *Geschichte der Gouvernementalität. 1: Sicherheit, Territorium, Bevölkerung: Vorlesung am Collège de France 1977–1978*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Foucault, M. (2005). Von anderen Räumen. *Schriften in vier Bänden: Dits et Ecrits. Bd. 4: 1980–1988* (S. 931–942). Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Foucault, M. (2007). *Die Ordnung des Diskurses*. Frankfurt a.M.: Fischer Taschenbuch.
- Frazier, L. J. (2007). *Salt in the sand: memory, violence, and the nation-state in Chile, 1890 to the present* (Politics, history, and culture). Durham: Duke University Press.
- Freunde der Viermastbark Peking e.V. (2020). *Zukünftige Nutzung & Hafenmuseum*. <https://peking-freunde.de/index.php/die-pekings/zukunft>. Zugriff am 15.4.2025.
- Friskorn, M. (2023). *More-Than-Human Choreography: handling things between logistics and entanglement*. Bielefeld: transcript.

- Gago, V. (2022). Extractivism. In B. Skeggs, S. R. Farris, A. Toscano et al. (Hg.), *The Sage handbook of marxism. Volume 3* (S. 663–682). Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington DC, Melbourne: Sage.
- Galaz-Mandakovic, D. (2018). Sociedad Beneficiadora de Tocopilla: El Proyecto Tecno-Cuprífero de Henry Sloman (1906–1913). *Revista Taltalia*, 11, S. 109–123.
- Galaz-Mandakovic, D. (2019a). *Movimientos, Tensiones y Luces. Historias Tocopillanas*. Tocopilla: Ediciones Bahía Algodonales.
- Galaz-Mandakovic, D. (2019b). Río, Murallas y Turbinas: Innovación Hidroeléctrica en el Cantón El Toco: Tranque Santa Fe y Tranque Sloman. *Revista de Ciencias Sociales*, 28(43), S. 58–85.
- Galaz-Mandakovic, D. (2023). From a political to an im-political community: the end of the company town (Tocopilla, Chile, 1915–1996). *Revista Urbano*, 26(47), S. 58–69.
- Galaz-Mandakovic, D. & Rivera, F. (2023). The industrial heritage of two sacrifice zones and the geopolitics of memory in Northern Chile. The cases of Gatico and Ollagüe. *International Journal of Heritage Studies*, 29(4), S. 243–259.
- Galaz-Mandakovic Fernandez, D. (2024). Bergbauhoheit in einer globalisierten Peripherie. Technologien, Gesellschaft und Subjektivitäten in der Atacama-Wüste. In C. Chávez (Hg.), *Weißes Wüstengold: Chile-Salpeter und Hamburg* (S. 152–185). Hamburg: Museum am Rothenbaum.
- Gambino, E., Peano, I., & Into the Black Box. (2021). Introduction: Reading Logistical Operations through the Prism of Gender. In C. Benvegnù, N. Cuppini, M. Frapporti, E. Gambini, F. Milesi, I. Peano et al. (Hg.), *Gendering Logistics. Feminist Approaches for the Analysis of Supply-Chain Capitalism* (S. 7–15). Bologna: Alma Mater Studiorum – Università di Bologna.
- Geertz, C. (1973). *The Interpretation of cultures: selected essays*. New York: Basic books.
- Geldorf, M. (2011). Museum aan de Stroom – Museum als Aussichtsturm. *bauwelt*, (26).
- George, R. (2013). *Ninety percent of everything: inside shipping, the invisible industry that puts clothes on your back, gas in your car, and food on your plate*. New York: Metropolitan Books/Henry Holt and Co.
- Gesser, S., Handschin, M., Jannelli, A. & Lichtensteiger, S. (Hg.). (2012). *Das partizipative Museum: zwischen Teilhabe und User Generated Content. Neue Anforderungen an Kulturhistorische Ausstellungen*. Bielefeld: transcript.
- Giblin, J., Ramos, I. & Grout, N. (2019). Dismantling the Master's House: Thoughts on Representing Empire and Decolonising Museums and Public Spaces in Practice. An Introduction. *Third Text*, 33(4-5), S. 471–486.
- Gilmore, R. W. (2023). *Abolition geography: essays towards liberation*. (B. Bhandar & A. Toscano, Hg.). London, New York: Verso Books.
- Gilroy, P. (1993). *The black Atlantic: modernity and double consciousness*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.

- Glaser, B. G. & Strauss, A. L. (2009). *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*. New Brunswick: Aldine.
- Goetz, U. von & Wasmuth, A. C. (2011, November 16). Hanseaten mit Herrenhaus. *Die Welt*. <https://www.welt.de/print-wams/article616117/Hanseaten-mit-Herrenhaus.html>. Zugriff am 15.4.2025.
- Gondesen, A. (2014). *Die letzten Flying P-Liner: PAMIR, PASSAT, ihre Schwestern und Halbschwwestern der Baujahre 1902–1926*. Bremerhaven: Deutsches Schifffahrtsmuseum.
- Gondola, C. D. (2002). *The history of Congo* (Greenwood histories of the modern nations). Westport, London: Greenwood Press.
- González Miranda, S. (2024). Leben und Arbeit in den deutschen Salpeterwerken Tarapacá, El Toco und Taltal 1870–1907. In C. Chávez (Hg.), *Weißes Wüstengold: Chile-Salpeter und Hamburg* (S. 68–103). Hamburg: Museum am Rothenbaum.
- Gordon, L. R. (2006). Is the Human a Teleological Suspension of Man? Phenomenological Exploration of Sylvia Wynter's Fanonian and Biodicean Reflections. In A. Bagues (Hg.), *After man, towards the human: critical essays on Sylvia Wynter* (S. 237–257). Kingston, Jamaica: Ian Randle.
- Gretzschel, M. (2020). *PEKING – Schicksal und Wiedergeburt eines legendären Hamburger Segelschiffes*. Hamburg: Koehler.
- Greztoso, S. (2008). La guerra preventiva: Escuela Santa María de Iquique. Las razones del poder. *Dialogo Andino*, 31, S. 81–89.
- Guattari, F. (1995). *Chaosmosis: an ethico-aesthetic paradigm*. Bloomington: Indiana University Press.
- Guerrero, B. (2011, 25.3). Animitas y religiosidad popular en el norte grande de Chile: Del ánimo de la patita a la Kenita. Vortrag gehalten auf dem Coloquio Lectura de la animita: Estética, identidad y patrimonio, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Guerrero, B. (2012). La presencia de la animita en el relato salitrero del norte grande de Chile. *Márgenes. Espacio Arte y Sociedad*, 9(10), S. 19.
- Guzman, E. H. & Hong, E. (2022). Feminist Sensory Ethnography: Embodied Film-making as a Politic of Necessity. *Visual Anthropology Review*, 38(2), S. 184–210.
- HafenCity Hamburg GmbH. (2020). *Der neue Stadtteil Grasbrook. Ergebnisse des wettbewerblichen Dialogs*. Hamburg.
- HafenCity Hamburg GmbH. (2022). *Der Stadtteil Grasbrook. Ziele, Konzepte und Perspektiven*. Hamburg.
- Hamburger Abendblatt. (2020, Juni 25). Die »Peking« kommt zurück nach Hamburg – noch im Sommer. <https://www.abendblatt.de/hamburg/article229387330/Peking-Hamburg-Hafen-Traditionssegler-ViermastbarkTermin-noch-im-Sommer-Deutsches-Hafenmuseum.html>. Zugriff am 15.4.2025.
- Hanks, L. H., Hale, J. & MacLeod, S. (2012). Introduction: Museum Making. The place of narrative (Museum meanings). In S. MacLeod, L. Hourston Hanks & J. Hale

- (Hg.), *Museum making: narratives, architectures, exhibitions*. Abingdon, New York: Routledge.
- Hansmann, S. (2021). *Monospace and multiverse: exploring space with actor-network-theory* (Materialities). Bielefeld: transcript.
- Haraway, D. (1984). Teddy Bear Patriarchy: Taxidermy in the Garden of Eden, New York City, 1908–1936. *Social Text*, (11), S. 20–64.
- Haraway, D. (1988). Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. *Feminist Studies*, 14(3), S. 575.
- Haris, C. I. (1993). Whiteness as Property. *Harvard Law Review*, 106(8), S. 1709–1791.
- Harney, S. (2014). Hapticality in the Undercommons, or from Operations Management to Black Ops. In N. Sternfeld & H. Harri (Hg.), *Cumma Papers #09*. <https://cummastudies.files.wordpress.com/2013/08/cumma-papers-91.pdf>. Zugriff am 09.04.2026.
- Harney, S., Frapporti, M. & Cuppini, N. (2018). Logistics Genealogies. *Social Text*, 36(3), S. 95–110.
- Harney, S. & Moten, F. (2013). *The Undercommons: Fugitive Planning & Black Study*. Wivenhoe: Minor Compositions.
- Harney, S. & Moten, F. (2021). *All Incomplete*. Colchester, New York, Port Watson: Minor Compositions.
- Hartman, S. (2008). Venus in Two Acts. *Small Axe*, 26(12), S. 1–14.
- Hartman, S. (2019). *Wayward Lives, Beautiful Experiments: Intimate Histories of Social Upheaval*. New York: W. W. Norton & Company.
- Harvey, D. (2001). Globalization and the »Spatial Fix«. *geographische revue*, (2)2001.
- Harvey, D. (2003). *The new imperialism*. Oxford, New York: Oxford University Press.
- Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford, New York: Oxford University Press.
- Hawkins, H. (1981). Joseph Conrad, Roger Casement, and the Congo Reform Movement. *Journal of Modern Literature*, 9(2), S. 65–80.
- Helfferich, C. (2014). Leitfaden- und Experteninterviews. In N. Baur & J. Blasius (Hg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (S. 559–574). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Heller, N. E. (2023). Perspective: Is re-interpretation enough? Dismantling violence in the natural history museum. *Curator: The Museum Journal*, 66(3), S. 483–491.
- Hepworth, K. (2014). Enacting Logistical Geographies. *Environment and Planning D: Society and Space*, 32(6), S. 1120–1134.
- Herfert, C. (2022). »Geh'n wir mal zu Hagenbeck...« Das Hamburger Traditionsunternehmen als Schau-Fenster in die koloniale Welt (Hamburger Beiträge zur Geschichte der kolonialen Globalisierung). In J. Zimmerer & K. S. Todzi (Hg.), *Hamburg: Tor zur kolonialen Welt: Erinnerungsorte der (post-)kolonialen Globalisierung* (S. 293–307). Göttingen: Wallstein Verlag.

- Hess, S. & Schwertl, M. (2013). Vom »Feld« zur »Assemblage«? Perspektiven europäisch-ethnologischer Methodenentwicklung – eine Hinleitung (Reimer Kulturwissenschaften). In S. Hess, J. Moser & M. Schwertl (Hg.), *Europäisch-ethnologisches Forschen: neue Methoden und Konzepte* (S. 14–36). Berlin: D. Reimer.
- Hetherington, K. (1997). Museum Topology and the Will To Connect. *Journal of Material Culture*, 2(2), S. 199–218.
- Hetherington, K. (2011). Foucault, the Museum and the Diagram. *The Sociological Review*, 59(3), S. 457–475.
- Hicks, R. D. (2009). What Is a Maritime Museum? *Museum Management and Curatorship*, 19(2), S. 159–174.
- Hillier, B. (1996). *Space is the machine: a configurational theory of architecture*. Cambridge, New York: Cambridge University Press.
- Hillier, B. & Tzortzi, K. (2006). Space Syntax: The Language of Museum Space. In S. Macdonald (Hg.), *A Companion to Museum Studies* (S. 282–301). Malden,: Blackwell Publishing Ltd.
- Hipp, H. (2024). *Das Kontorhausviertel* (Hamburger Bauheft). Hamburg: Schaff-Verlag.
- Hochschild, A. (1999). *King Leopold's ghost: a story of greed, terror, and heroism in colonial Africa*. Boston: Houghton Mifflin.
- Hockenberry, M., Starosielski, N. & Zieger, S. (2021). Introduction: The Logistics of Media. In M.C. Hockenberry, N. Starosielski & S. Zieger (Hg.), *Assembly codes: the logistics of media*. Durham: Duke University Press.
- Hockey, J. & Allen-Collinson, J. (2023). Awareness, Focus and Nuance. Reflexivity and reflective embodiment in sensory ethnography. In P. Vannini (Hg.), *The Routledge international handbook of sensory ethnography*. New York, NY: Routledge.
- Hooper-Greenhill, E. (1992). *Museums and the shaping of knowledge*. London: Routledge.
- Iervolino, S. (2013). Ethnographic Museums in Mutation. Experiments with Exhibitionary Practices in Post/Colonial Europe. University of Leicester.
- Internationales Maritimes Museum. (2019, April 23). Kooperation mit Hamburg Süd. <https://www.imm-hamburg.de/kooperation-hamburg-sued/>. Zugriff am 15.4.2025.
- Ivanova, T. (2022). On the Peculiarities of Cultural Syncretism in Chile: Animitas as a Form of Folk Memory and Culture. *Etnografia*, 16(2).
- Jameson, F. (1984). Postmodernism, or The Cultural Logic of Late Capitalism. *New Left Review*, 1(146), S. 53–92.
- Jameson, F. (1991). *Postmodernism, or, The cultural logic of late capitalism*. Durham: Duke University Press.
- Janes, R. R. (2010). The Mindful Museum. *Curator: The Museum Journal*, 53(3), S. 325–338.

- Janes, R. R. & Sandell, R. (Hg.). (2019). *Museum activism* (Museum meanings). Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge.
- Jerez, B., Garcés, I. & Torres, R. (2021). Lithium extractivism and water injustices in the Salar de Atacama, Chile: The colonial shadow of green electromobility. *Political Geography*, 87, S. 1–11.
- Jessen, N. & Pina, A. (2023). *Decolonial Gaze Chapter 2* (Manuskript).
- Johann Jacobs Museum. (2023a). *Über Uns*. <https://archive.johannjacobs.com/de/das-museum/ueber-uns/>. Zugriff am 15.4.2025.
- Johann Jacobs Museum. (2023b). *Ausstellungen*. <https://archive.johannjacobs.com/de/ausstellungen/>. Zugriff am 15.4.2025.
- Kampnagel. (2023). *Decolonial Gaze – Chapter 1: Salpetre*. <https://kampnagel.de/produktionen/agents-of-history-decolonial-gaze-chapter-1-salpetre>.
- Kampouri, E. (2021). Dockworker Masculinities. In C. Benvegnù, N. Cuppini, M. Frapporti, E. Gambini, F. Milesi, I. Peano et al. (Hg.), *Gendering Logistics. Feminist Approaches for the Analysis of Supply-Chain Capitalism* (S. 43–49). Bologna: Alma Mater Studiorum – Università di Bologna.
- Karp, I. (1991). Culture and Representation. In I. Karp & S. Lavine (Hg.), *Exhibiting cultures: the poetics and politics of museum display*. Washington: Smithsonian Institution Press.
- Kazeem, B. (2009). Die Zukunft der Besitzenden. Oder fortwährende Verstrickungen in neokoloniale Argumentationsmuster. In B. Kazeem, C. Martinz-Turek, N. Sternfeld & schnittpunkt. ausstellungstheorie & praxis (Hg.), *Das Unbehegen im Museum: postkoloniale Museologien* (S. 43–59). Wien: Turia + Kant.
- Keogh, L. (2020). *The Wardian case: how a simple box moved plants and changed the world*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Khalili, L. (2020). *Sinews of war and trade: shipping and capitalism in the Arabian Peninsula*. London, New York: Verso Books.
- Kift, D. & Schmidt, M. (2016). Technik- und Industriemuseen. In M. Walz (Hg.), *Handbuch Museum* (S. 123–127). Stuttgart: J.B. Metzler.
- Klose, A. (2015). *Container Principle*. Cambridge, Mass.: The MIT Press.
- Knödler, G. (2010, März 8). Masterplan für Hafenmuseum. *taz.de*. <https://taz.de/Maritime-Erbe/!5146322/>. Zugriff am 15.4.2025.
- Kolb, L., Lang, C., Ullrich, W. & Welter, J. (Hg.). (2016). *Art Handling: Partituren der Logistik*. Zürich: JRP Ringier Kunstverlag.
- Kopytoff, I. (2013). The cultural biography of things: commoditization as process. In A. Appadurai (Hg.), *The social life of things: commodities in cultural perspective* (S. 64–91). Cambridge: Cambridge University Press.
- Kosok, L. (2017). Weiter arbeiten! *mitarbeit*, 23, S. 26–28.
- Kuhn, H. (2022). Deterritorialization – Liquidity – Networks: Allan Sekula's Critique of Flow. In M. Finke & K. Nakas (Hg.), *Fluidity: materials in motion* (S. 39–58). Berlin: Reimer.

- Lamster, M. (2011). Museum aan de Stroom by Neutelings Riedijk Architects, Antwerp, Belgium. *The Architectural Review*. <https://www.architectural-review.com/today/museum-aan-de-stroom-by-neutelings-riedijk-architects-antwerp-belgium>.
- Landau, F. (2020). Para-Infrastructures. Spatializing the Future of Museums. In schnittpunkt & J. Baur (Hg.), *Das Museum der Zukunft: 43 neue Beiträge zur Diskussion über die Zukunft des Museums* (S. 173–178). Bielefeld: transcript.
- Larkin, B. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42(1), S. 327–343.
- Leahy, H. R. (2016). *Museum bodies: the politics and practices of visiting and viewing*. London, New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Malden: Blackwell.
- Lefebvre, H. (2009). Space and the State. In Lefebvre, H., *State, space, world: selected essays*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Leffler, P. (2004). Peopling the Portholes: National Identity and Maritime Museums in the U.S. and U.K. *The Public Historian*, 26(4), S. 23–48.
- Leffler, P. K. (2006). Maritime museums and transatlantic slavery: A study in British and American identity. *Journal of Transatlantic Studies*, 4(1), S. 55–80.
- Legassik, M. & Rassool, C. (2015). *Skeletons in the Cupboard. South African museums and the trade in human remains 1907–1917*. Cape Town, Kimberley: South African Museum and McGregor Museum.
- Levinson, M. (2006). *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*. Princeton: Princeton University Press.
- Linebaugh, P. & Rediker, M. (2008). *Die vielköpfige Hydra: die verborgene Geschichte des revolutionären Atlantiks*. Berlin: Assoziation A.
- Liverpool Museums. (o.D.). *International Slavery Museum*. <https://www.liverpoolmuseums.org.uk/ism-expansion>.
- Longhurst, R., Ho, E. & Johnston, L. (2008). Using ›the body‹ as an ›instrument of research‹: kimchi and pavlova. *Area*, 40(2), S. 208–217.
- Loomer, F. (2017). The Maritime Museum Rotterdam. In B. von Notz & Stiftung Historische Museen Hamburg (Hg.), *Strategien für die Zukunft des Deutschen Hafenmuseums: 20. und 21. Oktober 2016: internationales Symposium im Museum für Hamburgische Geschichte* (S. 41–46). Hamburg: Hamburg History Live!, Verlag der Stiftung Historische Museen Hamburg.
- Lynch, K. (1990). *The image of the city* (Publication of the Joint Center for Urban studies). Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Lynn, M. (2009). Museology: Back to the Basics. Musealization. In A. Desvallées & F. Mairesse (Hg.), *Museology: Back to Basics* (S. 251–258). Morlanwelz: Musée royal de Mariemont Morlanwelz.

- Macdonald, S. (1997). The Museum as Mirror. Ethnographic reflections. In A. Dawson, J. Hockey & A. James (Hg.), *After Writing Culture*. London, New York: Routledge.
- Macdonald, S. (Hg.). (2006). *A Companion to Museum Studies*. Malden.: Blackwell.
- Mah, A. (2014). *Port cities and global legacies: urban identity, waterfront work, and radicalism*. Basingstoke, Hampshire: Palgrave Macmillan.
- Manning, E. (2013). *Always More Than One: Individuation's Dance*. Durham: Duke University Press.
- Manning, E. (2023). The Being of Relation. *e-flux Journal*, 135, S. 1–11.
- Marcus, G. E. (1995). Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. *Annual Review of Anthropology*, 24, S. 95–117.
- Marcus, G. E. & Fischer, M. M. J. (1999). *Anthropology as cultural critique: an experimental moment in the human sciences*. Chicago: University of Chicago Press.
- Markkula, J. (2021). Containing mobilities: Changing time and space of maritime labor. *Focaal*, 2021(89), S. 25–39.
- Martin, S. (2007). Critique of Relational Aesthetics. *Third Text*, 21(4), S. 369–386.
- Martinz-Turek, C. (2009). Folgenreiche Unterscheidungen. Über Storylines im Museum (Ausstellungstheorie und Praxis). In C. Martinz-Turek, M. Sommer-Sieghart, & schnittpunkt (Hg.), *Storyline: Narrationen im Museum* S. 15–29). Wien: Turia + Kant.
- Marx, K. (1963). *Das Kapital, Band 2: Der Zirkulationsprozeß des Kapitals*. Berlin: Dietz Verlag.
- Marx, K. (1983). Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie. *Karl Marx – Friedrich Engels-Werke, Band 42*. Berlin: Dietz Verlag.
- Marx, K. (1989). *Das Kapital. Band 1: Der Produktionsprozeß des Kapitals*. Berlin: Dietz Verlag.
- MAS. (2019). *De haven en de stad – een wereld van culturen* (unveröffentlichtes Konzeptpapier).
- MAS. (2021a). *Über das MAS*. <https://mas.be/de/content/über-das-mas-o>. Zugriff am 15.4.2025.
- MAS. (2021b). *MAS. Ein Strom an Geschichten*. <https://mas.be/index.php/de/seite/mas-ein-strom-geschichten>. Zugriff am 18.2.2022.
- MAS. (2021c). *Freight – About the port, people and oceans*. <https://mas.be/de/seite/fracht>. Zugriff am 18.2.2022.
- MAS. (2021d, September 28). *Vracht! Een nieuwe afdeling op de zesde* (unveröffentlichtes Konzeptpapier).
- MAS. (2021e). *About the MAS*. <https://mas.be/en/content/about-mas-o>. Zugriff am 18.2.2022.
- MAS. (o.D.). *Provenance research of the Congo collection*. <https://mas.be/en/herkomstonderzoek-congocollectie>. Zugriff am 18.11.2024.

- Massumi, B. (1987). *Notes on the Translation and Acknowledgments. A thousand plateaus: capitalism and schizophrenia*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Massumi, B. (2002). *Parables for the virtual: movement, affect, sensation* (Post-contemporary interventions). Durham: Duke University Press.
- Mau, S. (2019). *Mute Compulsion – A Theory of the Economic Power of Capital*. Sønderborg: University of Southern Denmark.
- Mauss, M. (2019). *Die Gabe: Form und Funktion des Austauschs in archaischen Gesellschaften*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Mazer, K. (2017). *Mapping a Many Headed Hydra. The Struggle over the Dakota Access Pipeline* (Infrastructure Otherwise Report).
- Mazer, K., Danyluk, M., Hunchuck, E. & Cowen, D. (2019). Mapping a Many-Headed Hydra: Transnational Infrastructures of Extraction and Resistance. In N. Estes & J. Dhillon (Hg.), *Standing with Standing Rock: Voices from the #NoDAPL Movement* (S. 354–382). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Mezzadra, S. & Neilson, B. (2013a). Extraction, Logistics, Finance. Global Crisis and the Politics of Operations. *Radical Philosophy*, 178, S. 8–18.
- Mezzadra, S. & Neilson, B. (2013b). *Border as method, or, the multiplication of labor*. Durham: Duke University Press.
- Mezzadra, S. & Neilson, B. (2015). Operations of Capital. *South Atlantic Quarterly*, 114(1), S. 1–9.
- Mezzadra, S. & Neilson, B. (2019). *The politics of operations: excavating contemporary capitalism*. Durham: Duke University Press.
- Miller, R. & Greenhill, R. (2006). The Fertilizer Commodity Chains: Guano and Nitrate, 1840–1930 (American encounters/global interactions). In S. Topik, C. Marichal & Z. L. Frank (Hg.), *From silver to cocaine: Latin American commodity chains and the building of the world economy, 1500–2000* (228–270). Durham: Duke University Press.
- Mitchell, W. J. T. (2006). Realism and the Digital Image. In J. Baetens & H. van Gelder (Hg.), *Critical realism in contemporary art: around Allan Sekula's photography* (S. 12–26). Leuven: Leuven University.
- Montanari, E. (2013). Museum aan de Stroom – MAS. In L. Basso Peressut, F. Lanz, G. Postiglione, & Politecnico di Milano (Hg.), *European Museums in the 21st Century: Setting the Framework*, Vol. 2 (S. 494–503). Milano: Mela Books.
- Monteón, M. (2003). John T. North, The Nitrate King, and Chile's Lost Future. *Latin American Perspectives*, 30(6), S. 69–90.
- Morel, E. D. (2005). *Red rubber: the story of the rubber slave trade flourishing on the Congo in the year of grace 1906*. Honolulu: University Press of the Pacific.
- Motion, J. (2019). Undoing art and oil: an environmental tale of sponsorship, cultural justice and climate change controversy. *Environmental Politics*, 28(4), S. 727–746.

- Mudu, S. (2022). *Violeta Parra. La Biennale die Venezia*. <https://www.labiennale.org/en/art/2022/milk-dreams/violeta-parra>. Zugriff am 11.2.2025.
- Müller, K. F. (2018). Theoretisches Kodieren von Interviewmaterial. Medienaneignung mit der Grounded Theory induktiv analysieren. In C. Pentzold, A. Bischof & N. Heise (Hg.), *Praxis Grounded Theory: theoriegenerierendes empirisches Forschen in medienbezogenen Lebenswelten: ein Lehr- und Arbeitsbuch* (S. 149–168). Wiesbaden: Springer VS.
- Müllner, J. (2017). Das Museum der Arbeit. Auch eine gewerkschaftliche Erfolgsgeschichte. *mitarbeit*, 23., S. 14–15)
- Muttenthaler, R. & Wonisch, R. (2006). *Gesten des Zeigens: zur Repräsentation von Gender und Race in Ausstellungen*. Bielefeld: transcript.
- Natter, T. G., Fehr, M., Habsburg-Lothringen, B., Vorarlberger Landesmuseum, Museumsakademie Joanneum, & Universität der Künste Berlin (Hg.). (2010). *Das Schaudapot: zwischen offenem Magazin und Inszenierung* (Kultur- und Museumsmanagement). Bielefeld: transcript.
- Ndikung, B. S. B. (2020). *Those who are dead are not ever gone*. Berlin: Archive Books.
- Neilson, B. (2012). Five theses on understanding logistics as power. *Distinktion: Journal of Social Theory*, 13(3), S. 322–339.
- Neilson, B. (2019). The Academy as a Logistical Institution. *Cultural Studies Review*, 25(2), S. 66–71
- Neilson, B. & Rossiter, N. (2010). Still waiting, still moving. On labour, logistics and maritime industries (International library of sociology). In D. Bissell & G. Fuller (Hg.), *Stillness in a mobile world* (S. 51–68). London, New York: Routledge.
- Notz, B. von (2017). Strategien für die Zukunft des Deutschen Hafenmuseums. In B. von Notz (Hg.), *Strategien für die Zukunft des Deutschen Hafenmuseums: 20. und 21. Oktober 2016: internationales Symposium im Museum für Hamburgische Geschichte* (S. 16–22). Hamburg: Hamburg History Live!, Verlag der Stiftung Historische Museen Hamburg.
- Notz, B. von & Stiftung Historische Museen Hamburg (Hg.). (2017). *Strategien für die Zukunft des Deutschen Hafenmuseums: 20. und 21. Oktober 2016: internationales Symposium im Museum für Hamburgische Geschichte*. Hamburg: Hamburg History Live!, Verlag der Stiftung Historische Museen Hamburg.
- O'Brien, T. F. (1989). »Rich beyond the Dreams of Avarice«: The Guggenheims in Chile. *Business History Review*, 63(1), S. 122–159.
- Ong, A. (2006). *Neoliberalism as exception: mutations in citizenship and sovereignty*. Durham: Duke University Press.
- Opitz, S. & Tellmann, U. (2012). Global territories: zones of economic and legal dis/connectivity. *Distinktion: Journal of Social Theory*, 13(3), S. 261–282.
- O'Reilly, K. (2005). *Ethnographic methods*. London, New York: Routledge.
- Osterhammel, J. & Petersson, N. P. (2012). *Geschichte der Globalisierung: Dimensionen, Prozesse, Epochen*. München: Beck.

- Ostow, R. (2021). The Museum as a Model for a Human Rights-Based Future: The International Slavery Museum, Liverpool, UK. *Journal of Human Rights Practice*, 12(3), S. 620–641.
- Owen, J. (2006). Collecting Artifacts, Acquiring Empire: A Maritime Endeavor. *Journal of Museum Ethnography*, 18, S. 141–148.
- Paine, L. (2016). Connecting Past and Present: Maritime museums and historical mission. *The Mariner's Mirror*, 102(4), S. 388–399.
- Peano, I. (2021). Gendering Logistics: Subjectivities, Biopolitics and Extraction in Supply Chains. In C. Benvegnù, N. Cuppini, M. Frapporti, E. Gambini, F. Milesi, I. Peano et al. (Hg.), *Gendering Logistics. Feminist Approaches for the Analysis of Supply-Chain Capitalism* (S. 16–27). Bologna: Alma Mater Studiorum – Università di Bologna. <http://amsacta.unibo.it/6745>. Zugriff am 16.12.2021.
- Peers, L. L. & Brown, A. K. (Hg.). (2003). *Museums and source communities: a Routledge reader*. London, New York: Routledge.
- Peters, J. D. (2013). Calendar, Clock, Tower. In J. Stolow (Hg.), *Deus in machina: religion, technology, and the things in between* (S. 25–42). New York: Fordham University Press.
- Peters, S. & geheimagentur. (2019). Paralogistics: On People, Things and Oceans. In P. Hildebrandt, K. Evert, Sibylle Peters, M. Schaub, K. Wildner & G. Ziemer (Hg.), *Performing Citizenship: Bodies, Agencies, Limitations* (S. 209–227). Cham: Palgrave Macmillan.
- Pias, C. (2016). The Age of Cybernetics. In C. Pias (Hg.), *Cybernetics: The Macy Conferences 1946–1953. The Complete Transactions* (S. 11–26). Zürich: Diaphanes.
- Pink, S. (2015). *Doing sensory ethnography*. London, Thousand Oaks: Sage Publications.
- Pink, S., Horst, H. A., Postill, J., Hjorth, L., Lewis, T. & Tacchi, J. (Hg.). (2016). *Digital ethnography: principles and practice*. Los Angeles: Sage.
- Plankensteiner, B. (2024). Vorwort. In C. Chávez (Hg.), *Weißes Wüstengold: Chile-Salpeter und Hamburg* (S. 8–17). Hamburg: Museum am Rothenbaum.
- Plante, I. (2019). Las »tapisseries chiliennes« de Violeta Parra entre lo vernáculo y lo internacional. *Artelogie*, 13.
- Plets, G. & Kuijt, M. (2022). Gas, Oil and Heritage: Well-oiled Histories and Corporate Sponsorship in Dutch Museums (1990–2021). *BMGN – Low Countries Historical Review*, 137(1), S. 50–77.
- Pomian, K. (1988). *Der Ursprung des Museums: vom Sammeln*. Berlin: Wagenbach.
- Posner, P. W. (2012). Targeted Assistance and Social Capital: Housing Policy in Chile's Neoliberal Democracy. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36(1), S. 49–70.
- Prinz, S. (2014). *Die Praxis des Sehens: über das Zusammenspiel von Körpern, Artefakten und visueller Ordnung* (Sozialtheorie). Bielefeld: transcript.

- Prinz, S. & Schäfer, H. (2015). Die Öffentlichkeit der Ausstellung. In D. Danko, O. Moeschler & F. Schumacher (Hg.), *Kunst und Öffentlichkeit* (S. 283–302). Wiesbaden: Springer.
- Psarra, S. (2009). *Architecture and narrative: the formation of space and cultural meaning*. Milton Park, Abingdon, New York: Routledge.
- Purbrick, L. (2017). Nitrate ruins: the photography of mining in the Atacama Desert, Chile. *Journal of Latin American Cultural Studies*, 26(2), S. 253–278.
- Rassool, C. (2022). Rethinking the Ethnographic Museum (Africa-Europe Group for Interdisciplinary Studies). In C. Greiner, S. Van Wolputte & M. Bollig (Hg.), *African Futures* (S. 56–66). Leiden, Boston: Brill.
- Rectanus, M. W. (2006). Globalization: Incorporating the Museum. In S. Macdonald (Hg.), *A Companion to Museum Studies*. Malden, Mass.: Blackwell. <http://doi.wiley.com/10.1002/9780470996836>. Zugriff am 24.1.2020.
- Rediker, M. (2007). *The slave ship: a human history*. New York: Viking.
- Reese, E. (2020). Gender, Race, and Amazon Warehouse Labor in the United States. In J. Alimahomed-Wilson & E. Reese (Hg.), *The Cost of Free Shipping: Amazon in the Global Economy*. London: Pluto Books.
- Reeves, A. (2018). Auto-ethnography and the Study of Affect and Emotion in World Politics: Investigating Security Discourses at London's Imperial War Museum. In M. Clément & E. Sangar (Hg.), *Researching Emotions in International Relations* (S. 103–127). Cham: Springer International Publishing.
- Reichel, M. (2012). Zur Einführung. In T.G. Natter, M. Fehr & B. Habsburg-Lothringen (Hg.), *Die Praxis der Ausstellung: Über museale Konzepte auf Zeit und auf Dauer* (S. 12–16). Bielefeld: transcript.
- Richards, B. (1995). Poverty and housing in Chile: the development of a neo-liberal welfare state. *Habitat International*, 19(4), S. 515–527.
- Rippy, J. F. (1948). Economic Enterprises of the »Nitrate King« and His Associates in Chile. *Pacific Historical Review*, 17(4), S. 457–465.
- Robinson, C. J. (2000). *Black marxism: the making of the Black radical tradition*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Rodney, W. (1981). *How Europe underdeveloped Africa*. Washington D.C: Howard University Press.
- Rossiter, N. (2014). Logistical Worlds. *Cultural Studies Review*, 20(1), S. 53–76.
- Rossiter, N. (2015). Coded Vanilla: Logistical Media and the Determination of Action. *South Atlantic Quarterly*, 114(1), S. 135–152.
- Rossiter, N. (2016). *Software, infrastructure, labor: a media theory of logistical nightmares*. New York, London: Routledge.
- Rossiter, N. (2021). Logistical Media Theory, the Politics of Time, and the Geopolitics of Automation. In M.C. Hockenberry, N. Starosielski & S. Zieger (Hg.), *Assembly codes: the logistics of media* (S. 133–150). Durham: Duke University Press.

- Ruhkopf, M. (2021). Globalization, Nautical Nostalgia and Maritime Identity Politics. A Case Study on Boundary Objects in the Future German Port Museum. *European Journal of Creative Practices in Cities and Landscapes*, 2021(1).
- Ruhkopf, M. (2025). Logistik des Musealen – Flows, Friktionen und die Auflösung des Subjektes. In D. Döring & M. Vöhringer (Hg.), *Friktionen | Kuratieren. Für eine politische Wissensgeschichte des Ausstellens* (S. 171–181). Bielefeld: transcript.
- Rutner, S. M., Aviles, M. & Cox, S. (2012). Logistics evolution: a comparison of military and commercial logistics thought. *The International Journal of Logistics Management*, 23(1), S. 96–118.
- Sarr, F. & Savoy, B. (2018). *The Restitution of African Cultural Heritage. Toward a New Relational Ethics*. Paris.
- Schemmer, J. (2018). *Hafenarbeit erzählen: Erfahrungs- und Handlungsräume im Hamburger Hafen seit 1950* (Forum Zeitgeschichte). München, Hamburg: Dölling und Galitz Verlag.
- Schmid, C. (2010). *Stadt, Raum und Gesellschaft: Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes* (Sozialgeographische Bibliothek). Stuttgart: Steiner.
- Schmidt, B. & Atwood, J. (2022). Lithium King's \$3.5 Billion Fortune Now Facing Government Threat. *Bloomberg*. <https://www.bloomberg.com/news/features/2022-06-23/lithium-king-crowned-in-dictatorship-sees-3-5-billion-fortune-at-risk>. Zugriff am 09.04.2026.
- Scholte, J. A. (2005). *Globalization: a critical introduction*. Basingstoke, New York: Palgrave Macmillan.
- Schorch, P. (2020). Sensitive Heritage: Ethnographic Museums, Provenance Research, and the Potentialities of Restitutions. *Museum and Society*, 18(1), S. 1–5.
- Schulz-Mons, C. (2024). *Ein Rundgang um das Chilehaus* (Hamburger Bauheft). Hamburg: Schaff-Verlag.
- Sekula, A. (1995). *Fish story*. London: Mack.
- Sekula, A. & Burch, N. (2010). *The Forgotten Space* [Film]
- Sekula, A., Van Gelder, H., La Criée, Centre d'Art Contemporain Rennes-F & Fonds régional d'art contemporain Bretagne (Hg.). (2015). *Allan Sekula – Ship of fools/The Dockers' Museum*. Rennes: La Criée Centre d'Art contemporain.
- Sharpe, C. (2016). *In the wake: on Blackness and being*. Durham: Duke University Press.
- Sharpe, C. (2023). *Ordinary Notes*. London: Daunt Books.
- Shelton, A. A. (2000). Museum Ethnography. An Imperial Science. In E. Hallam & B. V. Street (Hg.), *Cultural encounters: representing otherness*. London, New York: Routledge.
- Shelton, A. A. (2006). Museums and Anthropologies: Practices and Narratives. In S. Macdonald (Hg.), *A Companion to Museum Studies*. Malden, MA, USA: Blackwell.
- Shihada, I. (2015). Historicizing Joseph Conrad's Heart of Darkness: A Critique of King Leopold II's Colonial Rule. *English Language and Literature Studies*, 5(1), S. 13–20.

- Silva, P. (2023). The Chilean Neoliberal State. Origins, Evolution, and Contestation, 1973–2020. In M. A. Centeno & A. E. Ferraro (Hg.), *State and Nation Making in Latin America and Spain: The Neoliberal State and Beyond* (S. 67–98). Cambridge: Cambridge University Press.
- Sloman, I. (o.D.). *Mein Fund. chilehaus-saga.de*. <https://chilehaus-saga.de/>. Zugriff am 15.4.2025.
- Small, S. (2011). Slavery, Colonialism and Museums Representations in Great Britain: Old and New Circuits of Migration. *Human Architecture: Journal of the Sociology of Self-Knowledge*, 4(9), S. 117–127.
- Spry, T. (2001). Performing Autoethnography: An Embodied Methodological Praxis. *Qualitative Inquiry*, 7(6), S. 706–732.
- SQM. (o.D.). *Our Operations*. <https://sqmiodine.com/nosotros/nuestras-operaciones/>. Zugriff am 09.04.2026.
- Stanard, M. G. (2020). Decongolising Europe? African art and post-colony Belgium (Empire and the making of the modern world, 1650–2000). In B. Sèbe & M.G. Stanard (Hg.), *Decolonising Europe? popular responses to the end of empire* (S. 238–256). London: Routledge.
- Steinberg, P. E. (2015). Maritime cargomobilities. The impossibilities of representation (Changing mobilities). In T. Birtchnell, S. Savitzky & J. Urry (Hg.), *Cargomobilities: moving materials in a global age* (S. 36–47). New York: Routledge.
- Stenmanns, J. & Boeckler, M. (2019). Supply chain capitalism and the technologies of global territory (The Routledge history handbooks). In M. Middell (Hg.), *The Routledge handbook of transregional studies* (S. 259–266). Abingdon, New York: Routledge.
- Sternfeld, N. (2018a). Im postrepräsentativen Museum. In Sternfeld, N., *Das radikal-demokratische Museum* (S. 55–70). Berlin, Boston: De Gruyter.
- Sternfeld, N. (2018b). Das Museum deprovinzialisieren. Was wäre ein Museum, wenn es kein westliches Konzept wäre?. In Sternfeld, N., *Das radikal-demokratische Museum* (S. 85–94). Berlin, Boston: De Gruyter.
- Stiftung Historische Museen Hamburg (2024). *Unbequeme Erinnerungen. Auf den Spuren des Salpeterhandels in Chile und Deutschland*. <https://www.shmh.de/presentationen/unbequeme-erinnerungen/>. Zugriff am 23.6.2024.
- Stiftung Historische Museen Hamburg (2025a). *Deutsches Hafenmuseums – Standort Schuppen 50A*. <https://www.shmh.de/deutsches-hafenmuseum/standort-schuppen-50a/>. Zugriff am 5.12.2023.
- Stiftung Historische Museen Hamburg (2025b). *Deutsches Hafenmuseum*. <https://shmh.de/de/deutsches-hafenmuseum>. Zugriff am 15.1.2021.
- Strunge, J. (2025). Curated as (Un-)Comfortable Past and Present: Colonial Commodities in Museums. In D. Döring & M. Vöhringer (Hg.), *Friktionen | Kuratieren. Für eine politische Wissensgeschichte des Ausstellens* (S. 197–212). Bielefeld: transcript.

- Strupp, C. (2020). Im Bann des Authentischen? Historische Schiffe und maritime Museen in Hamburg. *Zeitgeschichte in Hamburg*, 2019, S. 18–39. Hamburg: Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH).
- Todzi, K. S. (2022). »Afrikahaus«: Sitz des Woermann-Konzerns. Ein Kapitel kolonialer Globalisierung (Hamburger Beiträge zur Geschichte der kolonialen Globalisierung). In J. Zimmerer & K. S. Todzi (Hg.), *Hamburg: Tor zur kolonialen Welt: Erinnerungsorte der (post-)kolonialen Globalisierung* (S. 83–98). Göttingen: Wallstein Verlag.
- Toscano, A. (2011). Logistics and Opposition. *Mute*. <https://www.metamute.org/editorial/articles/logistics-and-opposition>. Zugriff am 15.4.2025.
- Toscano, A. (2018). The Mirror of Circulation: Allan Sekula and the Logistical Image. *Society and Space*. <https://www.societyandspace.org/articles/the-mirror-of-circulation-allan-sekula-and-the-logistical-image>. Zugriff am 14.10.2021.
- Toscano, A. & Kinkle, J. (2015). *Cartographies of the Absolute*. Winchester: Zero Books.
- Tsing, A. (2009). Supply Chains and the Human Condition. *Rethinking Marxism*, 21(2), S. 148–176.
- Tsing, A. (2015). *The mushroom at the end of the world: on the possibility of life in capitalist ruins*. Princeton: Princeton University Press.
- Tuck, E. & Yang, K. W. (2012). Decolonization is not a metaphor. *Decolonization: Indigeneity, Education & Society*, 1(1), S. 1–40.
- Tzortzi, K. (2010). Space: Interconnecting Museology and Architecture. *The Journal of Space Syntax*, 2(1), S. 26–53.
- Tzortzi, K. (2015). *Museum space: where architecture meets museology*. London, New York: Routledge.
- Ulrich, F. (2020, Mai 2). Die »Peking«: Hamburgs neues Wahrzeichen. *Hamburger Abendblatt*. <https://www.abendblatt.de/wirtschaft/hafen-und-schifffahrt/artikel/e229026647/peking-viermastbark-segelschiff-wahrzeichen-hamburg-hafen-schifffahrt-historische-museen-sanierung-museumshafen.html>.
- UNESCO. (o.D.). *Humberstone and Santa Laura Saltpeter Works*. <https://whc.unesco.org/en/list/1178/>. Zugriff am 30.10.2023.
- Urry, J. (2005). Gazing on History. In N. Kleniewski (Hg.), *Cities and Society* (S. 195–214). Wiley.
- Van Creveld, M. L. (1977). *Supplying war: logistics from Wallenstein to Patton*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Van Gelder, H. (2014). Allan Sekula's »Ship of Fools/The Dockers' Museum«. *Grey Room*, 55, S. 142–145.
- Vandenbussche, L., Brouckaert, T. & Andriessen, L. (2016). The »Other«, Power Relations, and the Zoo Humain: An Interview with Theatre Artist Chokri Ben Chikha. *DiGeSt. Journal of Diversity and Gender Studies*, 3(2), S. 75.
- Vannini, P. (Hg.). (2023). *The Routledge international handbook of sensory ethnography*. New York: Routledge.

- Vogel, F. (2025). Art Handling: Methodische Überlegungen mit Bemerkungen zur documenta V sowie zu Christopher d'Arcangelo und Peter Nadins Functional Constructions. In D. Döring & M. Vöhringer (Hg.), *Friktionen | Kuratieren. Für eine politische Wissensgeschichte des Ausstellens* (S. 321–335). Bielefeld: transcript.
- Wagner, F. (2022). Der Hamburger Hafen. Ort des kolonialistischen Kosmopolitismus und Mythos des Liberalismus (18.–20. Jahrhundert) (Hamburger Beiträge zur Geschichte der kolonialen Globalisierung). In J. Zimmerer & K.S. Todzi (Hg.), *Hamburg: Tor zur kolonialen Welt: Erinnerungsorte der (post-)kolonialen Globalisierung* (S. 49–65). Göttingen: Wallstein Verlag.
- Waterton, E. & Dittmer, J. (2014). The museum as assemblage: bringing forth affect at the Australian War Memorial. *Museum Management and Curatorship*, 29(2), S. 122–139.
- Wegner, N., Geiger, T. & Steiner, C. (2023). *Publikumsstrukturanalyse Stiftung Historische Museen (SHMH) und MARKK – Ergebnisse für das Deutsche Hafenmuseum*. Karlsruhe: Kulturevaluation Wegner.
- Werner, E. A. (2019). Evidenzen des Expositorischen. Zur Einführung. In K. Krüger, E.A. Werner & A. Schalhorn (Hg.), *Evidenzen des Expositorischen: Wie in Ausstellungen Wissen, Erkenntnis und ästhetische Bedeutung erzeugt wird* (S. 9–41). Bielefeld: transcript.
- Werner, J. (2015). Das Runde muss in das Eckige. Ausstellungsplanung ist Mannschaftssport. In H. Kirchhoff & M. Schmidt (Hg.), *Das magische Dreieck. Die Museumsausstellung als Zusammenspiel von Kuratoren, Museumspädagogen und Gestaltern* (S. 145–158). Bielefeld: transcript.
- Williams, E. E. (2021). *Capitalism & slavery*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.
- Williams, R. L. (1977). *Marxism and literature*. Oxford: Oxford University Press.
- Wisniak, J. & Garcés, I. (2001). The rise and fall of the salitre (sodium nitrate) industry. *Indian Journal for Chemical Technology*, 8, S. 427–438.
- Wynter, S. (2001). Africa, the West and the Analogy of Culture. The Cinematic Text after Man. In J. Givanni & I. Bakari (Hg.), *Symbolic narratives – African cinema: audiences, theory and the moving image* (S. 25–76). London: British film institute.
- You, M. (2016). The Nomad, Space and Network of the Silk Roads. *MaHKUscript: Journal of Fine Art Research*, 1(2), S. 20.
- Zieger, S. (2022). Back on the Chain Gang. *Social Text*, 40(4), S. 43–68.
- Zimmerer, J. (2022). Deutschlands Tor zur Welt. Weltoffenheit und koloniale Amnesie in Hamburg (Hamburger Beiträge zur Geschichte der kolonialen Globalisierung). In J. Zimmerer & K. S. Todzi (Hg.), *Hamburg: Tor zur kolonialen Welt: Erinnerungsorte der (post-)kolonialen Globalisierung* (S. 15–28). Göttingen: Wallstein Verlag.

Dank

Ich bedanke mich bei Christoph Brunner und Kathrin Wildner für die intensive Betreuung und Beratung in verschiedenen Phasen meiner Arbeit, insbesondere in Zeiten der Verunsicherung. Lynn Rother und Felix Vogel danke ich dafür, dass sie die Zweit- und Drittbegutachtung übernommen haben. Ich danke der Claussen Simon Stiftung für die Unterstützung meines Projektes durch ein Dissertationsstipendium und der Deutschen Forschungsgemeinschaft für die Finanzierung meiner anschließenden Stelle. Für die Unterstützung meiner Publikation danke ich ebenfalls der Deutschen Forschungsgemeinschaft und dem NiedersachsenOPEN Fond sowie Gesa Baron von der Leuphana Universität Lüneburg für ihre engagierte Beratung bei der Antragstellung.

Den Mitgliedern des DFG-Graduiertenkollegs »Kulturen der Kritik« sowie Marie Jessen und Kathi Tchelidze danke ich für den intensiven inhaltlichen Austausch und die klugen Impulse. Meinen Interviewpartner*innen Jasmin Alley, Rodolfo Andaur, Vincent Boele, Koen Broes, Hans-Jörg Czech, Waander Devillé, Gottfried Eich, Meike Groth, Jens Grothusen, Jörn Hille, Daniel Hosseus, Johannes Kahrs, Sibylle Kramer, Carsten Jordan, Thomas Overdick, Ursula Richenberger, Klaus Bernhard Staubermann, Nina Sylvanus sowie denen, die hier nicht namentlich genannt werden wollten, danke ich für ihre Zeit und ihr Vertrauen. Alle ihre Perspektiven haben den Text geprägt und bereichert, ob als wörtliche Zitate oder Informationen im Hintergrund. Ursula Richenberger danke ich besonders für ihre nicht abbreißende Unterstützung meines Projektes, für die Fürsprache in verschiedenen Institutionen und wichtiges Feedback. Rodolfo Andaur danke ich für die sehr spontane Unterstützung während meiner Chile-Reise, die diese Arbeit in hohem Maße geprägt und mir wichtige neue Perspektiven eröffnet hat. Ilkay Aydemir, Laura Bremert, Florian Helfer, Frieder Janz, Marie Jessen, Dona Jusufi, Niklas Pietzcker, Almut Poppinga und Kathi Tchelidze danke ich für Austausch und Ablenkung bei unzähligen Mittagessen in den Hamburger Mensen. Uli Otto und Klara Vanek danke ich für die gründliche Schlusskorrektur.

Für alles andere danke ich von Herzen Alina.

