

EIN NAHEZU PERFEKTER HANDEL

Fast jeder wird schon einmal über die bunten Kärtchen gestolpert sein, die an die Fahrertüren nicht mehr ganz so neuer Autos geklemmt werden, um deren Besitzern einen lukrativen Ankauf in Aussicht zu stellen. Zumeist indigniert weggeworfen und auf Straßen und Gehwegen verstreut haben sie vielleicht noch eine Chance von Kindern aufgehoben zu werden – angelockt von den Bildern, die sich vorzüglich als Sammelobjekt eignen. So banal sie in ihrem Billigdesign daherkommen, so unverzichtbar sind diese Visitenkarten als Glied einer Kette von Transaktionen, deren Stationen und Akteure exemplarisch für die Verflechtungen eines globalen Handels stehen, der von dem Gefälle zwischen Norden und Süden in Gang gehalten wird. In den 1990er Jahren waren es vor allem die osteuropäischen Länder, in die massenhaft Autos, die in Deutschland nicht einmal mehr durch den TÜV gekommen wären, verkauft wurden. Nachdem die Ansprüche der Abnehmer dort höher und die Auflagen für Einfuhren von Gebrauchtwagen strenger geworden waren, haben sich mit dem Beginn der 2000er Jahre vor allem westafrikanische Städte zu einem lukrativen Absatzmarkt für deutsche Altautos entwickelt.¹ In der Herstellung des Geschäftsverkehrs zwischen Deutschland (und anderen west- und nordeuropäischen Staaten) und westafrikanischen Staaten wie Benin, Nigeria, Senegal spielen Exil-Libanesen eine zentrale Rolle. Dass diese durch den Bürgerkrieg in verschiedene Weltregionen zerstreute Community die Herstellung interkontinentaler Kontakte erst ermöglichte, ist nur eines von vielen Beispielen für die Verflechtungen von Politik und Ökonomie. Das *Global Forwarding*² der Altautos stellt sich als ein hocheffizienter Ablauf dar: Die Telefonnummern auf den Karten führen zu den Händlern, die den Privatleuten die Fahrzeuge abkaufen und direkt zum Bremer oder Hamburger Hafen überführen, wo sie gesammelt und zu Tausenden auf sogenannte RoRo-Schiffe (*roll-on/roll-off*) verladen werden. In den großen Hafenstädten wie Cotonou in Benin werden sie entladen und nach der Verzollung zu den Plätzen der Händler gefahren, wo die Käufer dann ihre Bestellungen in Empfang nehmen können.

Fernsehsendungen nähern sich dem Thema des interkontinentalen Gebrauchtwagenhandels gerne von seiner exotischen Seite: Sie schicken ihre Reporter auf den „schwarzen Kontinent“ mit den „frische[n] Kokosnüsse[n] und staubige[n] Landpisten“³, zeigen den chaotischen Verkehr und das Menschengewimmel auf den Straßen der Hafenstädte, berichten von Rennen, die sich die Tagelöhner beim Herausfahren der Wagen aus dem Schiff liefern, und den Straßenhändlerinnen, die Autos mit Benzin aus Altglasflaschen betanken, beobachten die stolzen Autokäufer in buntbedruckten Anzügen, wie sie ihre Wagen begutachten und die Papiere in Empfang nehmen. Susanne Huth bleibt dagegen auf der unspektakulären, der hiesigen Seite: Schauplatz ihrer Fotografien ist der Hamburger Hafen, an dem die Gebrauchtwagen verschifft werden. Wir sehen leere Straßen vor aufgestapelten Containern und Verladekränen, einen vollbeladenen Autotransporter, eine Autoschlange entlang einer Reihe von Lagerhäusern, das triste Gebäude einer Logistikfirma, die Einfahrtschleusen einer Zollabfertigung. Das Schlussbild – ein RoRo-Schiff im Hintergrund eines weiträumigen, leeren Parkplatzes – steht für die Beendigung des Ladevorgangs und das Auslaufen Richtung Afrika; dennoch geht es im Buch nicht um die Protokollierung von Abläufen oder Handlungen, die den Vorgang der Verschiffung in seinen einzelnen Stationen dokumentiert. Vielmehr schafft die Form der offenen Narration einen Raum für Assoziationen und Verknüpfungen, die sich sukzessive zu einem Vorstellungsbild des auf verschiedenen Ebenen verlaufenden Transfers verdichten. Immer wieder lenken Detailansichten von der Chronologie ab und die Aufmerksamkeit hin auf scheinbare Nebensächlichkeiten. So fällt beispielsweise der Blick durch die Heckscheiben der Autos auf Geschirr und Autoreifen: Das Innere der Wagen wird als zusätzlicher Laderaum genutzt, um Ausrangiertes unterzubringen, das sich am Bestimmungsort noch verkaufen lässt.⁴ Neben den Angebotslisten der Logistikfirmen und Fahrplänen der Reedereien bekunden vor allem die Beschriftungen auf den Scheiben und aufgeklebte Lieferzettel den Besitzer- und Ortswechsel der Fahrzeuge. Huth erfasst diese gewissermaßen in einem Stadium der Latenz vor ihrer Umwertung: gerade noch eine Schrottkiste, bald ein begehrtes Luxusgut. Den Zustand der Autos beschreibt sie mit *Close-ups* von verbliebenem und verschrammtem Lack, mit Tapes fixierten Türen und rostigen Kotflügeln. Dieses Interesse an der Materialität und Ästhetik von Oberflächen gilt gleichermaßen den Visitenkarten, die Huth als den Ausgangspunkt ihrer Recherche und der uns zugewandten Seite des Handels gleichberechtigt neben ihren vor Ort aufgenommenen Fotografien stellt.⁵ In den extremen *Blow-ups*, die Teile der Karten wie unter ein Mikroskop stellen, wird nicht nur die Haptik der Karten präsent, sondern auch der Appell überdeutlich, den sie an das Imaginäre richten: Fast obszön schimmern die Karossen der dargestellten Luxuswagen durch das grobe Raster des Drucks, bauen sich die Markenlogos zu monumentaler Größe auf.

In der Konfrontation der Bilderwelt der Karten mit der Materialität der Schrottautos klafft etwas auf. Dieses Aufklaffen betrifft vordergründig die Differenz zwischen dem Objekt des Begehrens, dem Fetisch Auto mit allen seinen symbolischen Aufladungen, und dem realen Fahrzeug mit seinem (zeitlich) begrenzten Nutzwert. Darüber hinaus erzeugt es aber auch eine Dissonanz, die einen Schatten auf den scheinbar so perfekten Tausch wirft. Denn genau diesen Anschein erweckt das *Global Forwarding* der Altautos: dass man es mit einer geradezu idealen *Win-Win*-Situation zu tun hat. Denn alle profitieren: die hiesigen Autobesitzer, die praktisch noch Geld für die Entsorgung ihres Gebrauchtwagens erhalten, die Visitenkartenhändler, die Angebot und Nachfrage zusammenbringen, die Logistikfirmen, die Reedereien, die Schiffsbesatzungen, die zahlreichen Hilfsarbeiter auf der afrikanischen Seite, die mit dem Entladen der Schiffe und dem weiteren Transfer der Autos den Lebensunterhalt ganzer Familien bestreiten, der Staat, der Zollzahlungen einnimmt, die Benzinschmuggler, die die Straßenhändlerinnen beliefern, und schließlich die Abnehmer der Autos, die vielleicht noch Hunderttausende von Kilometern mit ihrer Neuerwerbung zurücklegen werden. Denkt man aber an die Abgase und die künftigen Altlasten, kommt einem bald auch der für den Norden so lukrative Export von Elektroschrott in den Sinn, der auf vergifteten Deponien oft von Kindern recycled wird.⁶ Einmal auf diese schiefe Ebene geraten, drängt sich auch ein anderer Anglizismus auf, das *Land Grabbing*, das Aufkaufen von afrikanischem Agrarland in großem Stil. Angebaut werden dort statt Lebensmitteln nicht zuletzt die Rosen, die ganzjährig unsere Wohnungen schmücken. Wir wissen bereits, dass der globale Handel alles andere ist als ein gerechter Tausch. Dass bereits ein so banales Objekt wie das Kärtchen an der Autotür ein Faden sein kann, der zu seinen komplexen, scheinbar unauflösblichen Verknötungen führt, ist eine der Unheimlichkeiten, mit denen die Globalisierung uns im Alltag begegnet.

Susanne Holschbach

AN ALMOST PERFECT DEAL

For German car owners, especially for owners of cars that are no longer in their prime, it is not uncommon to find, attached to the door of the driver’s seat, small brightly coloured business cards offering the respective owner the prospect of a lucrative deal. In most cases indignantly thrown away and left scattered on streets and pavements, these cards may still be picked up by children attracted by the images that make them so eminently collectible. Despite the banality of their cheap design, however, such cards are an indispensable link in a chain of transactions whose stations and actors are exemplary for the interdependences of a global trade fuelled by the economic division between North and South. In the 1990s it was mainly Eastern Europe that became the recipient of vast numbers of cars that in Germany would not have even passed their MOT. At the beginning of the 2000s, as the buyers there became increasingly demanding and the conditions for the import of used cars became more and more stringent, it was predominantly the cities of West Africa that evolved into a lucrative market for German cars.¹ Instrumental in setting up the commercial trade between Germany (as well as other countries in Western and Northern Europe) and West African countries such as Benin, Nigeria and Senegal, were the expatriate Lebanese. The fact that this community scattered by civil war to various regions of the world played such a crucial role in establishing intercontinental relations is only one example among many of the link between politics and economics. The global forwarding of these used cars has proved to be a highly efficient procedure: the telephone numbers on the cards lead to the dealers; the dealers purchase the vehicles from the owners and convey them directly to the ports of Bremen and Hamburg; here they are collected and loaded by the thousands onto so-called RORO ships (roll-on/roll-off); finally, in port cities such as Cotonou in Benin they are unloaded and, after passing through customs, driven to the lots of the dealers where the buyers are able to pick up their orders.

Television documentaries tend to show the intercontinental used-car trade from its exotic side. Reporters are sent to the “dark continent” with its “fresh coconuts and dusty landing strips”,² we see the chaotic traffic and swarms of people on the streets of the port cities, we hear about the races set up by the day labourers while driving the cars off the ships and the street hawkers who fill up the cars with petrol from old glass bottles, we are shown the proud buyers in colourfully printed suits as they inspect their vehicles and receive the registration documents. Susanne Huth, on the other hand, treats the subject from its unspectacular, local side. The setting for her photographs is the port of Hamburg, from where the used cars are shipped off. We see empty streets in front of stacked containers and loading cranes, a fully laden car carrier, a line of cars along a row of warehouses, customs control, the drab building of a logistics company. While the final image – a RORO ship in the background of a spacious, deserted parking area – stands for the completion of the loading procedure and the departure for Africa, the book is not primarily concerned with the protocolling of operations and procedures in order to document the individual stations of the shipping process. Rather, the open narrative form creates a space for associations and connections that gradually condense into a complex image of a transfer that operates on different levels. By focusing on details, the viewers attention is repeatedly drawn away from chronology towards aspects that might at first seem incidental. For example, a view through the rear window of the cars onto tyres or chinaware – the inside of the car is used as an additional hold to accommodate discarded goods that can still be sold in the place of destination.³ Besides shipping schedules and the service lists of logistics companies, it is principally the delivery notices and inscriptions on the car windows that testify to the vehicles’ change of place and ownership. Huth captures this, as it were, in a state of latency before the vehicles’ revaluation: currently a rust bucket, soon a coveted luxury good. The cars’ condition is described through close-ups of faded and scuffed paint, taped doors or rusty mudguards. Huth’s interest in the materiality and aesthetic of surfaces applies equally to the business cards, which, as the starting point of her research and the part of the car trade addressed to us, she places on an equal footing with the photographs she takes on site.⁴ In these extreme blow-ups of sections of the card that seem to have been placed under a microscope, not only is the haptic quality of the cards made explicit, but also the appeal that they make to the imaginary: there is something almost obscene in the monumental scale of the brand logos and in the way the images of luxury cars seem to emerge from the crude print quality.

In the confrontation between the cards’ imagery and the materiality of the aging cars a gap opens up. Ostensibly, this gap concerns the difference between the object of desire, the fetish car with its strong symbolic charge, and the real vehicle with its (temporally) limited use value. Beyond that, however, it also creates a dissonance that casts a shadow over what appears to be a perfect exchange. And that is precisely what is suggested by the global forwarding of used cars: that we are dealing with an ideal win-win situation. Since everyone profits: the German car owners who are still able to get a little money for the disposal of their cars, the business card dealers who bring together supply and demand, the logistics firms, the shipping companies, the ships’ crews, the many African workers who by unloading the ships and the further transport of the cars provide for the maintenance of whole families, the state which collects the customs duties, the petrol smugglers who supply the street hawkers, and finally the car buyers who might still be able to get hundreds of thousands of kilometres out of their new acquisition. If one thinks of the exhaust fumes and the future waste, however, one is soon made to think of the export of electronic scrap that is so lucrative for the North and often recycled by children in toxic landfills.⁵ And from here it is not such a leap of the imagination to the subject of land grabbing, that is, the large-scale acquisition of arable land in Africa, which now, instead of foodstuffs, is used in some instances to cultivate the roses that adorn our homes throughout the year. We already know that global trade is anything but a fair trade. The fact that such a banal object as a small card attached to a car door can become a thread that gives rise to its own complex, apparently inextricable entangling is one of the uncanny insights thrown up by globalisation in our everyday lives.

Susanne Holschbach

1 Cf. Thomas Rübke: “Wie aus Schrott Geld wird”, *Zeit-Online*, archive 2002 (http://www.zeit.de/2002/36/200236_g-gebrauchtwagen_xml, accessed 30.01.14).

2 This quotation is taken from the generally very informative feature “Gebrauchtwagenmarkt Benin” from the series *Galileo* by the television station ProSieben, broadcast 02.09.12 (<http://www.prosieben.de/tv/galileo/videos/4237-gebrauchtwagenmarkt-benin-clip>, accessed 28.01.14).

3 As can be learnt from the *Galileo* report, besides fitting tires, another lucrative sideline is the sale of electrical appliances, computers and fridges (see note 2).

4 The equal attention given to photographs and reproductions can also be found in Huth’s book *Poesie* (Susanne Huth: *Poesie*, Salzburg: Fotohof Edition, 2010).

5 Known for example through the work *Permanent Error* of the South African photographer Pieter Hugo on Agbogbloshie Market in Ghana.

1 Vgl. Thomas Rübke: „Wie aus Schrott Geld wird“. *Zeit-Online*, Archiv 2002 (http://www.zeit.de/2002/36/200236_g-gebrauchtwagen_xml, aufgerufen am 30.01.14).

2 Der Anglizismus *Global Forwarding* steht allgemein für die weltweite Verschickung von Gütern.

3 Dieses Zitat stammt aus dem insgesamt recht informativen Feature „Gebrauchtwagenmarkt Benin“ aus der Reihe *Galileo* des Senders ProSieben, ausgestrahlt am 02.09.12 (<http://www.prosieben.de/tv/galileo/videos/4237-gebrauchtwagenmarkt-benin-clip>, abgerufen am 28.01.14).

4 Wie aus der *Galileo*-Reportage zu erfahren ist, stellt neben dem Aufziehen von Autoreifen vor allem der Verkauf von Elektrogeräten, Computern und Kühlschränken ein lukratives Nebengeschäft dar (s.o., Anm. 3).

5 Die gleichberechtigte Verwendung von Fotografien und Reproduktionen findet sich auch in Huths Künstlerbuch *Poesie* (Susanne Huth: *Poesie*, Salzburg: Fotohof Edition, 2010).

6 Bekannt u. a. durch die Arbeit *Permanent Error* des südafrikanischen Fotografen Pieter Hugo zum Agbogbloshie Market in Ghana.

