

STOP and GO

Knotenpunkte TRANSNATIONALER Mobilitätsnetzwerke

Mobilitätsmotive, Paneuropäische Korridore,
Transnationaler Handel, Verkehrsinfrastrukturen,
Transformation, Fluchtrouten



Werkstätte und LKW-Waschanlage
einer seit Jahren leer stehenden Service-Station
Foto – Hieslmair & Zinganel 2014

Im Mobilitätskontinuum

In einer sich zunehmend globalisierenden Welt sind immer mehr Menschen gezwungen, immer mehr Zeit unterwegs zu verbringen. Die Distanzen von Transportrouten, die Wege, die ArbeitsmigrantInnen und PendlerInnen zurücklegen müssen, wachsen, Fahrzeuge werden daher zunehmend zum Arbeitsort oder sogar zum persönlichen Behausungsersatz. Für die vielen mobilen Subjekte sind Orte, an denen der Verkehrsfluss aus unterschiedlichen Ursachen anhält oder abgehalten wird – wie Bus-Terminals, Parkplätze für den internationalen Lastkraftwagenverkehr (TIR), Logistik-Zentren, Grenz-Stationen,

Autobahnraststätten, formale und informelle Märkte entlang der Straßen –, Schwellen in der Mobilitätslandschaft. An solchen Knotenpunkten lassen sich sowohl Strategien staatlicher und suprastaatlicher Institutionen und großer Unternehmen ablesen, wie sie Mobilitätsströme kontrollieren, als auch die unterschiedlichen Routen, Motive und Mobilitäts-Biographien der sie passierenden AkteurInnen. Mitunter verwandeln sich dabei anthropologische *Nicht-Orte* (Augé 1995) (an denen bestenfalls Objekte miteinander kommunizieren) zu intimen Anker im Alltag der multilokalen Existenz hochmobiler Subjekte, an denen diese Rituale und Routinen zu entwickeln

versuchen, um sich zu erholen, Kontaktaufnahmen an die Ziel- und Quellregionen in Gang zu setzen, aber auch um vor Ort fragmentierte Gemeinschaften zu pflegen.

Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs entwickelten sich entlang der Straßen-Korridore zwischen dem vormaligen Osten und dem Westen die *Kriechströme* der *AmeisenhändlerInnen*, der unzähligen KleinhändlerInnen, die – Karl Schlögel (2009) zufolge – die Wiedervereinigung Europas von unten vorangetrieben hätten, noch bevor mit EU-Mitteln die Infrastrukturen ausgebaut wurden und die großen Logistik-Unternehmen ihre riesigen Warenumschlagplätze und Hubs errichtet haben.

Diese Knoten sind Bestandteile einer neuen Form von dynamischer Urbanität (Bittner 2006). Sie sind jedoch nicht immer permanente Einrichtungen, sie werden mitunter obsolet, verwahrlosen bzw. werden durch neue Knoten ersetzt. Informelle Knoten können formalisiert und kontrolliert werden und an anderen Orten können neue informelle Knoten entstehen. Aktive Knoten repräsentieren »polyrhythmische« Ensembles (Crang 2001, Lefebvre 2013) aus statischen Architekturen, mobilen Objekten und Individuen, die abhängig von den täglich, wöchentlich oder saisonal wechselnden Rhythmen des Verkehrsflusses zu unterschiedlichen Nutzungsdichten anwachsen und schrumpfen. Solche Knoten sind auch keine singulären Entitäten, sondern Bestandteile eines Netzwerkes aus mehreren Knoten, die jeweils Stationen einer Tour von Individuen oder Objekten darstellen.

Die Verkehrskorridore, die diese Knoten verbinden, repräsentieren außergewöhnliche technische Leistungen und Investitionen, die unter politischem und ökonomischem Druck (und mitunter auch gegen ökologische Argumente und von Konflikten begleitet) geplant, errichtet und ausgebaut wurden und werden. Sie waren und sind Monumente der Modernisierung von Staaten und Staatenverbänden. Gleichzeitig stellen sie jedoch seit jeher auch Imaginationsarsenale dar, an denen sich eine Vielzahl an Träumen (und Alpträumen) von Individuen und Institutionen festmachen lässt: von Wirtschaftswachstum und Völkerverständigung bis zum Truppenaufmarsch seitens der staatlichen Institutionen, von der motorisierten Flucht aus dem kleinbürgerlichen elterlichen Haushalt oder dem als entfremdet empfundenen Alltag in den Urlaub bis zur Arbeitsmigration und der Flucht aus Kriegsregionen.

Diese Korridore operieren wie Magnete (Steward 2014, S. 552), die sowohl Dinge als auch Individuen *anziehen*, die sich auf ihnen bewegen, an ihnen lagern und deren Erfahrungen und Erlebnisse in den Statistiken der Kontrollorgane, den News-Clips der Massenmedien und in den Alltags-Geschichten der StraßenbenutzerInnen und AnrainerInnen *verzeichnet* werden – ebenso wie in Forschungsberichten wie diesem.

In diesem Mobilitätskontinuum (Hall 2002) stellen Migration und Tourismus nicht mehr gegensätzliche Pole innerhalb einer Vielfalt von Mobilitätsmotiven dar (Bauman 2000), sondern stehen vielmehr miteinander in Beziehung, bedingen einander (Holert 2006; Zinganel 2006) – ebenso wie die Logistik von Warentransport und Fluchthilfe.

Transformationen Paneuropäischer Transit-Routen und -Knoten

Der Großteil der hier vorliegenden Texte entstand im Rahmen des Forschungsprojektes *Stop and Go. Nodes of Transformation and Transition*, das Knotenpunkte transnationaler Mobilität und Migration entlang der wichtigsten paneuropäischen Straßen-Verkehrskorridore in einem Dreieck zwischen Wien, Tallinn und der bulgarisch-türkischen Grenze untersucht. Der Terminus *technicus Paneuropäische Verkehrskorridore* wurde bereits 1991 von den EU-Verkehrsministern eingeführt, um die bedeutendsten Verbindungen zwischen dem ehemaligen kommunistischen Osten und den Ländern West-Europas zu bezeichnen, deren Ausbau als eines der vorrangigen Ziele der EU-Erweiterung definiert wurde. Schwerpunkt des Forschungsprojektes sind daher auch die Effekte der politischen und ökonomischen Transformation entlang dieser Korridore – sowohl vor und nach dem Fall des sogenannten Eisernen Vorhangs als auch parallel zur sukzessiven Verlagerung der EU-Außengrenzen.

Ziel des Projektes ist es, eine sich erweiternde und verdichtende vernetzte *Kartographie* von beispielhaften Routen und Knoten entlang der Korridore zu erstellen, die damit verbundenen Kontrollambitionen der Institutionen nachzuzeichnen, aber auch die individuellen Erfahrungen und alternativen Wissensformen der mobilen AkteurInnen, ihrer Taktiken der Raumeignung und Nutzung, oder pragmatischer: ihres »Doing with Space« (Lussault 2010).¹

In Wien, gemäß Selbstvermarktung *Drehscheibe zwischen Ost und West* – diesseits des ehemaligen Eisernen Vorhangs gelegen –, treffen Korridore aus dem ehemaligen Süd-Osten und Osten zusammen und durchziehen die Stadt. Daher lassen sich anhand der Entwicklung der Knoten transnationaler Mobilität und Migration in und um Wien auch die postsozialistischen Transformationen des geopolitischen Umfeldes nachzeichnen – insbesondere in der städtebaulichen Entwicklung und sukzessiven Translokation und des Imagewandels der internationalen Busbahnhöfe, die Michael Hieslmair in seinem Beitrag *Korridore nach Wien* vorstellt.

1

Das Forschungs-Projekt *Stop and Go. Nodes of Transformation and Transition* (2014-2016) ist am Institut für Kunstgeschichte und Kulturwissenschaften der Akademie der Bildenden Künste angesiedelt und wird vom Wiener Wissenschafts-, Forschungs- und Technologiefonds (WWTF) auf Basis einer Ausschreibung aus dem Jahr 2013 zum Thema *Public Spaces in Transition* im Programm *Social Sciences and Humanities in Vienna* gefördert. LeiterInnen des Projektes sind Michael Hieslmair und Michael Zinganel, die internationalen ForschungspartnerInnen in Tallinn Tarmo Pikner und in Sofia Emiliya Karaboeva. <http://stopandgo-transition.net>

Tallinn in Estland und die bulgarisch-türkische Grenzregion liegen an den beiden entgegengesetzten Enden einer bedeutenden Nord-Süd-Achse in historisch sehr unterschiedlich gewachsenen geopolitischen Konstellationen und sozialpolitischen Spannungsverhältnissen, die Transformationsprozesse bezüglich der Art der staatlichen Regulierung und der Qualität und Quantität der Gestaltung bis heute jeweils signifikant anders entwickelt haben.

Tallinn, vormalig hanseatische, dann sowjetische Hafenstadt, ist heute die Hauptstadt eines der Musterländer der EU, wo allerorten der Innovationswille der jungen Nation zur Schau gestellt wird. Angetrieben von der enormen Einkommens-, Preis- und Kaufkraftdifferenz zwischen Estland und Finnland entstanden hier massive Ströme der Arbeitsmigration von Estland nach Finnland, denen enorme Ankunfts zahlen von TouristInnen aus Finnland (und in kleinerem Masse aus Schweden und Deutschland) gegenüberstehen. Die zu Sowjetzeiten angesiedelte russische Bevölkerung wurde durch die De-Industrialisierung in den Niedriglohnsektor und in graue Märkte abgedrängt, während die auffallend vielen eleganten neu errichteten Bauwerke vorrangig über skandinavische Gesellschaften und Fonds finanziert wurden, mit deren Hilfe russische InvestorInnen ihr gefährdetes Kapital in einem sicheren EU-Hafen verankern. Der Humangeograph Tarmo Pikner untersucht in seinem Artikel *Lines: How Tallinn's harbor and the city mingle* den Tallinner Fährhafen, in dem der paneuropäische Straßen-Korridor durch eine leistungsstarke Fährverbindung ersetzt wird, deren Rhythmen an Ankünften und Abfahrten die Bewegungsmuster in der vergleichsweise kleinen Stadt signifikant prägen und deren Ausstoß an Personen und Fahrzeugen die Stadt geradezu überformt.

Bulgarien, eines der notorischen schwarzen Schafe der EU, ist auch von Abwanderung gekennzeichnet und als Quellregion von Strömen der Arbeitsmigration bekannt. Die ersten Opfer ökonomischer Krisen im Sozialismus und während der postsozialistischen De-Industrialisierung waren hier Roma und türkisch-stämmige BulgarInnen, die als Klein-HändlerInnen im Grenzverkehr zur Türkei und auf offenen Märkten entlang der großen Durchfahrtsstraßen ihr Glück versuchten (Konstantinov 1996). Durch die traditionelle Rolle als Transitland sind auch die Anteile an transnationalen Transportunternehmen hoch, wenn auch viele davon heute Töchter westeuropäischer Partner sind, die den Kostendruck auf die FahrerInnen aus dem Niedriglohnland abzuwälzen versuchen. Die Anthropologin und Historikerin Emiliya Karaboeva untersucht in ihrem Beitrag *Networking Eurasia. Bulgarian International truck drivers and SO MAT during the Cold war* das geographisch weiträumige Netzwerk des Unternehmens SO MAT. Als Monopol-Unternehmen für den grenzüberschreitenden LKW-Verkehr im sozialistischen Bulgarien kontrollierte es zur Zeit des Kalten Krieges den Landtransport von Gütern zwischen Westeuropa und den sich entwickelnden Staaten im Nahen, Mittleren und Fernen Osten. Dementsprechend groß war auch das Ansehen der FahrerInnen, die zudem durch den Schmuggel von Gütern aller Art ihr Einkommen und den Status ihrer Familien beträchtlich steigern konnten.

Katarzyna Osiecka und Tatjana Vukosavljević zeichnen in ihrem Beitrag am Beispiel von *Wólka Kosowska*, einem polnischen Dorf im Süden von Warschau, die Entwicklung der

urbanen Agglomeration eines von MigrantInnen betriebenen Großhandelszentrums nach, sowie die Migrationsrouten der am Markt tätigen AkteurInnen sowie die Routen des Gütertransports. Billig-Importe aus Asien werden hier mit Schifffahrts-Containern angeliefert, in mehreren hundert Läden vertrieben und von unzähligen KleinhändlerInnen in Kleinbussen zu bis zu 1.000 Kilometer entfernten Einzelhandelsmärkten in Osteuropa weitertransportiert – wie beispielsweise nach Tallinn.

Anke Hagemann und Elke Beyer beschäftigen sich in ihrem aktuellen Forschungsprojekt *Patchwork Urbanism* am Beispiel der Textilindustrie in der Westtürkei mit den städtebaulichen Auswirkungen globalisierter Güterproduktion und damit, wie sich – nach Doreen Massey (2004) – lokale Stadträume entlang transnationaler Produktionsketten konstituieren und welche weitgehend unsichtbaren Standorte und AkteurInnen daran beteiligt sind.

Juan Moreno und Thomas Grabka erzählten in ihrer Reisereportage *Der letzte Europäer* über die Routen und Routinen eines rumänischen Busfahrers, der mit seinem Kleinbus nahezu unentwegt die 4.000 Kilometer zwischen Rumänien und Portugal zurücklegt, um vorrangig ArbeitsmigrantInnen zwischen der Heimat und der Diaspora hin und her zu transportieren. Kleinbusse wie diese zählen zu den wichtigsten Verkehrsmitteln auf den paneuropäischen Korridoren, weil sie als Gebrauchtwagen zu erschwinglichen Preisen zu erwerben sind und mit PKW-Führerschein gefahren werden dürfen. Sie unterliegen keinen Nacht- und Wochenendfahrverboten oder Durchfahrtverboten durch Städte, den FahrerInnen werden keine strengen gesetzlichen Ruhezeiten vorgeschrieben und sie müssen sich bei den Grenzkontrollen nicht in die endlosen LKW-Warteschlangen einordnen. Sie eignen sich daher vortrefflich für den Transport von Personen und Waren, ob mit oder ohne gültige Papiere, insbesondere weil die FahrerInnen in der Regel die Grauzonen und Toleranzen der Kontrollorgane kennen und daher das volle Vertrauen ihrer Passagiere und AuftraggeberInnen genießen.

Routen. Rhythmen. (Grenz-)Infrastruktur

Wie eine Folge übergeordneter politischer Ereignisse – beginnend mit Kriegshandlungen, politischem Terror und mangelnder Hoffnung von Flüchtlingen im Nahen und Mittleren Osten – Mobilitätsströme auslösen und deren Routen und Rhythmen massiv beeinflussen, zeigen paradigmatisch die Ereignisse an der österreichisch-ungarischen Grenze vom Sommer und Herbst 2015, als hier durchschnittlich 4.500 Flüchtlinge täglich (am stärksten Wochenende Ende September insgesamt 17.000 Flüchtlinge) aus Ungarn in dem 1.200 EinwohnerInnen zählenden Ort Nickelsdorf ankamen.

Zwischen Hegyeshalom und Nickelsdorf wurden daher zur Bewältigung der Flüchtlingswelle die seit dem Ende der Schengen-Grenze obsoleten Parkflächen und Grenz-Infrastrukturen als Checkpoints und (Not-)Unterkünfte reaktiviert und mit ephemeren Infrastrukturen aus der Katastrophen-Hilfe und Eventindustrie ergänzt.

Hier entstand in kürzester Zeit ein unfreiwilliger provisorischer Lebensraum für Menschen im Transit, die mit Bussen, die andernfalls PenderInnen oder TouristInnen vorbehalten

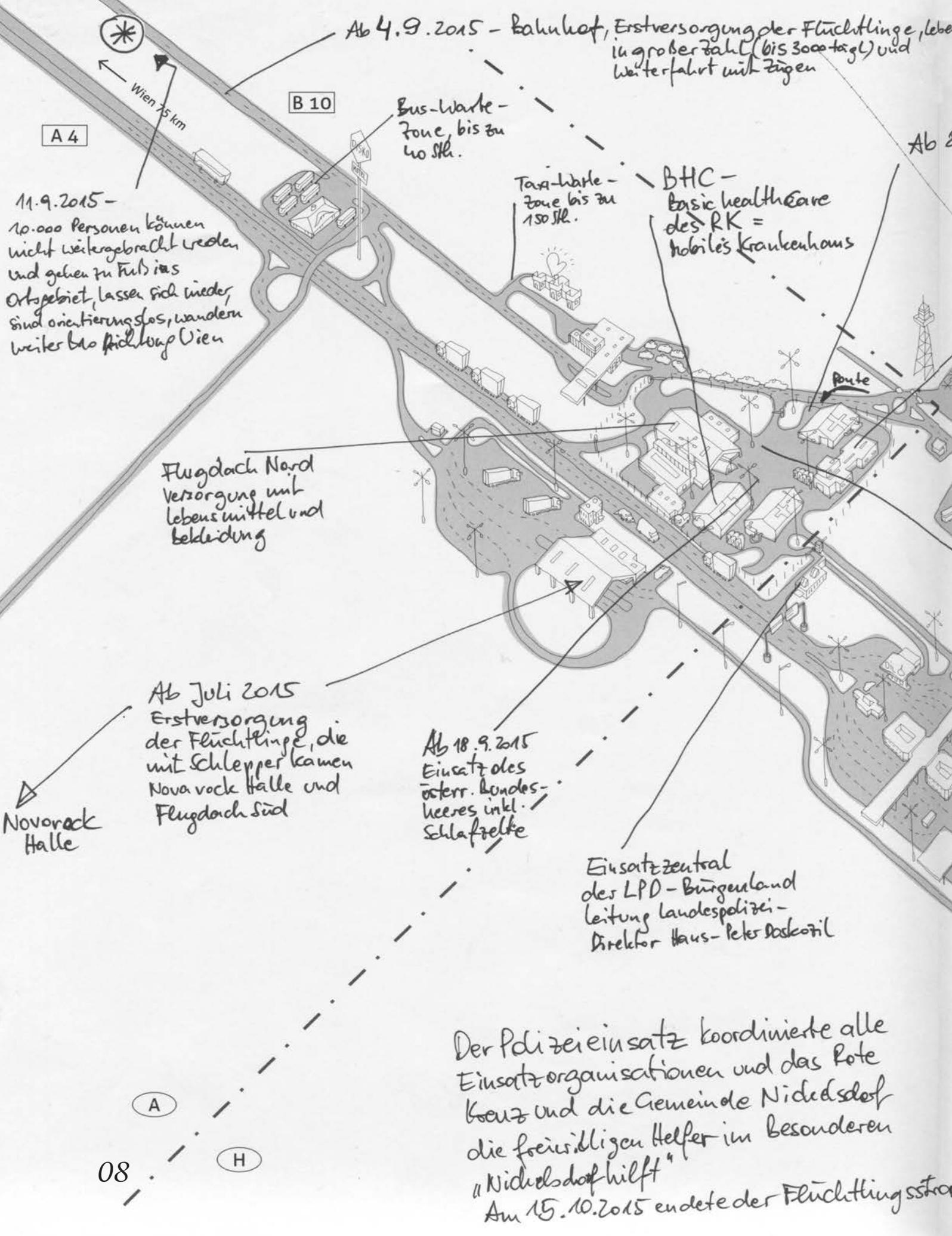
sind, in die Notquartiere der Stadt Wien gebracht wurden. So entwickelte sich das Grenzdorf kurzfristig zu einem Hub der Flüchtlingslogistik, bis – aufgrund der Entscheidung der ungarischen Regierung die Grenze zu Serbien und später zu Kroatien zu schließen – der Flüchtlingsstrom weiträumig auf die Hauptstränge der ehemalige Gastarbeiterroute umgeleitet und die Grenzstation wieder menschenleer und das kleine Dorf beschaulich wie zuvor wurde.

In dem doppelseitigen Diagramm (Titel) wurden die bestehenden und ephemeren Infrastrukturen – Stand Oktober 2015 – nachgezeichnet und von Gerhard Zapfl, dem Bürgermeister der Gemeinde Nickelsdorf kommentiert. Wobei zu bemerken ist, dass der vorübergehende Ausnahmezustand für die Geschichte von Massenfluchtereignissen in der kleinen Grenzgemeinde keineswegs einzigartig war: so passierten während der Ungarn-Krise ab November 1956 180.000 Flüchtlinge die Gemeinde, und nach dem Fall des Eisernen Vorhanges im Herbst 1989 mussten hier 40.000 erschöpfte DDR-BürgerInnen erstversorgt werden. Und auch die Flucht-Routen sind nicht neu: Es sind durchwegs bewährte Routen, an denen die FluchthelferInnen über Logistik und funktionierende Netzwerke verfügen, die mitunter sogar staatliche Kontrollorgane einschließen, es sind dieselben Routen, die die AutorInnen in ihrem Forschungsprojekt *Stop and Go* – gleichzeitig mit unzähligen anderen mobilen Individuen mit unterschiedlichsten Motiven – während ihrer Recherchereisen befahren sind.

Michael Hieslmair studierte Architektur in Graz und Delft. Michael Zinganel studierte Architektur in Graz, Kunst in Maastricht und Zeitgeschichte in Wien. Beide leben und arbeiten als Künstler, Kuratoren, Kulturwissenschaftler und Architekturtheoretiker in Wien. Seit 2005 realisierten sie gemeinsam Workshops, Konferenzen, Ausstellungen und Ausstellungsbeiträge über transnationale Mobilität, Massentourismus und Migration. 2012 gründeten sie die Forschungsplattform *Tracing Spaces*. Seit 2014 leiten sie das Forschungsprojekt *Stop & Go. Nodes of Transformation and Transition an der Akademie der Bildenden Künste*.
<http://mhmz.at>, <http://www.tracingspaces.net>,
<http://stopandgo-transition.net>

Literatur

- Augé, Mark (1995): *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. New York: Verso Books.
- Bauman Zygmunt (2000): *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press
- Bittner, Regina; Hackenbroich, Wilfried & Vöckler, Kai (Hg.) (2006). *Transiträume*. Transit Spaces (Edition Bauhaus, Band 19). Berlin: Jovis.
- Crang, Michael (2001): »Rhythms of the City. Temporalised Space and Motion«. In: May, Jon & Thrift, Nigel (Hg.): *Timespace. Geographies of Temporality*. London: Routledge, S. 187-207.
- Hall, C. Michael & Williams, Alan M. (2002): *Tourism and Migration. New Relationships between Production and Consumption*. London: Kluwer Academic Publishing.
- Holert, Tom & Terkessidis, Mark (2006): *Fliehkraft. Gesellschaft in Bewegung - von Migranten und Touristen*. Köln: Kiepenheuer & Witsch.
- Konstantinov, Yulian (1996): »Patterns of Reinterpretation. Trader-Tourism in the Balkans (Bulgaria) as a Picaresque Metaphorical Enactment of Post-Totalitarianism«. In: *American Ethnologist*, Vol. 23, No. 4, S. 762-782.
- Konstantinov, Yulian; Kressel, Gideon M. & Thuen, Trond (1988): *Outclassed by Former Outcasts: Petty Trading in Varna*. In: *American Ethnologist*, Vol. 25, No. 4, 729-745.
- Lefebvre, Henri (2013): *Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life*. London: Bloomsbury Academic.
- Massey, Dorren (2004): *Geographies of Responsibility*. In: *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 86, Nr. 1: S. 5-18.
- Lussault, Michel & Stock, Mathis (2010): »Doing with space. towards a pragmatics of space«. In: *Social Geography*, Vol. 5 (1): S. 11-19.
- Schlögel, Karl (2005): *Marjampole oder Europas Wiederkehr aus dem Geist der Städte*. München: Hanser.
- Schlögel, Karl (2009): *Die Ameisenhändler vom Bahnhof Zoo. Geschichte im Abseits und vergessene Europäer*. In: *Osteuropa*, 11/2009: S. 53-60.
- Stewart, Kathleen (2014): »Road registers«. In: *Cultural Geographies*, Vol. 21(4): 549-563.
- Zinganel, Michael; Albers, Hans; Sagadin, Marusa & Hieslmair, Michael (Hg.) (2006): *Saison Opening. Kulturtransfer über ostdeutschtirolerische Migrationsrouten*. Frankfurt am Main: Revolver.



Ab 4.9.2015 - Bahnhaf, Erstversorgung der Flüchtlinge, leben in großer Zahl (bis 3000-tägl) und Weiterfahrt mit Zügen

Bus-Warte-Zone, bis zu 40 Stk.

Taxi-Warte-Zone bis zu 150 Stk.

BHC - Basic healthcare des RK = mobiles Krankenhaus

11.9.2015 - 10.000 Personen können nicht weitergebracht werden und gehen zu Fuß ins Ortsgebiet, lassen sich wieder, sind orientierungslos, wandern weiter bis Richtung Wien

Flugdach Nord Versorgung mit Lebensmitteln und Bekleidung

Ab Juli 2015 Erstversorgung der Flüchtlinge, die mit Schlepper kamen Novorock Halle und Flugdach Süd

Ab 18.9.2015 Einsatz des österr. Bundesheeres inkl. Schlafzelte

Einsatzzentral der LPD - Bürgenland Leitung Landespolizei-Direktor Hans-Peter Daskowitz

Der Polizei Einsatz koordinierte alle Einsatzorganisationen und das Rote Kreuz und die Gemeinde Niedersdorf die freiwilligen Helfer im Besonderen "Niedersdorf hilft"
Am 15.10.2015 endete der Flüchtlingsstrom

08 A H

A4

B10

Wien 75 km

Ab 2

Route

8.9.2015 - LKW-Parkplatz, Erstversorgung der Flüchtlinge, Lebensmittel und Bekleidung, Medizinisch (Rotes Kreuz), Weitertransport mit Zügen, Bussen, später mit Tatis (Spitze 14.9.2015 - 19.000 Personen)

27.8.2015 - Veterinärhalle, Bergung der 71 Todesopfer auf der A1 - Schlepper-LKW

Hilfsorganisationen aus Ungarn und Österreich haben Trinken und Essen zur Verfügung gestellt!

Presse war immer und überall vor Ort, Europa, Nordamerika, Australien

⊗ Zelthalle im Ortgebiet von Nickelsdorf zur Verfügung gestellt von Fa. Weintritt Autohaus zur Entgegennahme, Sortierung und Verpackung der Kleiderspenden für die Helfer des Roten Kreuzes durch die Freiwilligen von "Nickelsdorf Hilft"

Fußmarschroute vom Bahnhof Hegyeshalom

E 60

Budapest 170 km →

Korridore nach WIEN Postsozialistische TRANSFORMATIONEN an den WIENER internationalen BUSBAHNHÖFEN

Busbahnhof, Mobilitätsgeschichte, Wien, Imagepolitik, Verkehrsknotenpunkte, Arbeitsmigration, (Einkaufs-)Tourismus, Busunternehmen



Temporärer sogenannter Ostbusparkplatz und Schwarzmarkt am Wiener Handelskai, August 1990. Bildarchiv Austria, (c) Robert Jäger, Österreichische Nationalbibliothek.

Im Laufe der letzten Jahrzehnte mussten die Wiener internationalen Busbahnhöfe mehrmals großen Stadtentwicklungsprojekten weichen, die in Folge umfassende Aufwertungsprozesse in Gang gesetzt haben. In der Entwicklungsgeschichte dieser Knotenpunkte bildet sich, bezogen auf den mit Wien verbundenen geo- und wirtschaftspolitischen Raum, ein Stück europäischer Mobilitäts- und Migrationsgeschichte ab. Anders als auf den ersten Blick

sind und waren diese teils ungeplanten Terminals keine eigenschaftslosen *Nicht-Orte*, sondern stets zentrale Ankerpunkte im multilokalen Alltag der Reisenden.

Erster Modernisierungsschub

In den 1960er Jahren galt der Reisebus noch als modernes Verkehrsmittel, das von einer breiten sozialen Bevölkerungsschicht benutzt wurde und für das vielfach an neuralgischen Orten im Stadtraum entsprechend gestaltete Terminal-Gebäude errichtet wurden. Bereits im Jahr 1962 wurde an der Stelle des heutigen Bahnhofs Wien Mitte der S-Bahnhof Wien Landstraße eröffnet. An der selben Stelle befand sich zuvor ein in der Stadtgeschichte Wiens zentraler Umschlagplatz: Bis hierher reichte einst die Stadtmauer, bis vor dessen Tor der Wiener Neustädter Kanal, der in einem Hafenbecken endete und eine für die logistische Versorgung der Stadt wichtige Verkehrsader darstellte. Später befanden sich hier ein Stationsgebäude der Stadtbahn, deren Streckenführung in diesem Bereich dem Verlauf des Wienflusses folgte, sowie das Hauptzollamts-Gebäude. Beim Neubau des Bahnhofes in den 1960er-Jahren wurden die Gleisanlagen mit einer Betonplatte überdeckt und somit Platz für den zentrumsnahen Busbahnhof geschaffen. Der Busbahnhof Wien Landstraße verfügte über richtige Fahrsteige sowie eine Wartehalle und wies in den angeschlossenen Gebäudetrakten noch weitere Funktionen auf – wie z. B. das Einkaufszentrum AEZ, die Markthalle, ein Parkhaus und Büros. Mit der Eröffnung des gegenüber dem Bahnhofshaupteingang gelegenen Hilton International Hotels ging im Jahr 1975 der an das Hotel angeschlossene Flughafen-Bus-Terminal in Betrieb, der eine großteils exklusivere Klientel adressierte.

Wien von der Sackgasse zum Hub

Wien war während des Kalten Krieges wegen seiner Randlage nahe am Eisernen Vorhang vom internationalen Transit-Verkehr weitgehend abgeschnitten – mit Ausnahme des Schiffsverkehrs auf der Donau. Erst mit den beiden Anwerbeabkommen mit der Türkei (1964) und Jugoslawien (1966), die den Zuzug von GastarbeiterInnen in Gang setzten, begannen sich die Verkehrsströme (wieder) in Richtung Südosteuropa zu orientieren. Bis zum Jahr 1974 wanderten insgesamt etwa 265.000 Menschen nach Österreich ein. Der Großteil der ZuwanderInnen (ca. 78,5 %) stammte aus dem damaligen Jugoslawien, ein kleinerer Teil (ca. 11,8 %) aus der Türkei (Medienservicestelle 2014). Die ersten Gastarbeitergruppen aus der Türkei, (fast) ausschließlich Männer, erreichten Wien noch per Sonderzug und wurden medienwirksam am Südbahnhof empfangen. Von dort wurden sie per Autobus zu ihren neuen Arbeitsstätten und Massenunterkünften (größtenteils in Baracken) vornehmlich im industrialisierten Süden von Wien weiter befördert. Die Arbeitsverträge waren anfangs nur befristet und ihr Aufenthalt als vorübergehend gedacht. Dementsprechend wichtig blieben die Verbindungen in die Herkunftsregionen der ArbeiterInnen. Damit sich zyklische Heimatbesuche über die großen Distanzen überhaupt auszahlen, brauchte es ein möglichst zeitlich flexibles und direkt geführtes Verkehrsmittel – den Autobus. Schnell etablierten sich Autobuslinien, die Wien per Fahrplan mit den jeweiligen Herkunftsregionen in Jugoslawien und in der Türkei vernetzten. In den Folgejahren verfestigte sich das immer dichter werdende Netz, das zunächst keine offiziellen und besonders sichtbaren Haltepunkte im Wiener Stadtraum hatte. Statt am damals zentralen Busbahnhof Wien Landstraße hielten beispielsweise die ersten BOSFOR-Autobusse, die regelmäßig zwischen Wien und Istanbul verkehrten, vor dem gleichnamigen Reisebüro in der Argentinierstraße im 4. Wiener Gemeindebezirk. Die Autobusmotoren, die beim Start so lange laufen gelassen werden mussten, bis der Betriebs-Druck für die pneumatische Bremsanlage erreicht war, stellten eine erhebliche Lärmbelästigung dar. Hinzu kam eine große Zahl an wartenden Passagieren und Angehörigen, die vor der Abfahrt bzw. nach der Ankunft zu den Bushaltestellen kamen und in dichter verbauten Wohngebieten nicht gern gesehen waren, obwohl es damals durchaus üblich war, dass sich (auch österreichische) Reisegruppen vor der Abfahrt in die Ferien unmittelbar vor dem jeweiligen Reisebüro sammelten. So wurden die über das Wiener Stadtgebiet verstreuten vereinzelt Haltepunkte aus dem Stadtzentrum verlegt und am Südbahnhof gebündelt.

Ein neuer Dorfplatz – Südbahnhof, Ostbahnhof und Schweizergarten

Historisch wurde der Südbahnhof, der aus zwei Kopfbahnhöfen bestand und Endpunkt sowohl der Süd- (in Richtung Triest) als auch der Ostbahn (in Richtung Budapest) war, direkt am Linienwall errichtet. Das Bollwerk verlief entlang des heutigen stark befahrenen Gürtels und stellte gleichzeitig die Zollgrenze zwischen Stadtzentrum und Vorstadt dar. Die verkehrsgünstige Lage und die Anbindung an die Bahn, sowie

zwei wichtige Einfallstraßen prädestinierten den Ort geradezu als Haltepunkt für die internationalen Linienbusse. Die vergleichsweise großzügigen Freiflächen an der Ostflanke des Bahnhofsgebäudes boten genügend Platz. Die Infrastruktur im und rund um das Bahnhofsgebäude, die von den Wartenden mitbenutzt werden konnte, war nicht unwesentlich dafür verantwortlich, dass der Ort zu einem wichtigen Treffpunkt wurde. Beispielsweise bot der Bahnhof großflächig überdachte Bereiche im Außenraum, eine großzügig gestaltete Schalterhalle mit mehreren geschützten Nischen, die während der kalten Jahreszeit besonders wichtig waren, einen Supermarkt mit langen Öffnungszeiten für Reiseproviant, ein Bahnhofsrestaurant, zahlreiche Imbiss-Stände und Kioske sowie eine leistungsfähige Toilettenanlage, die damals noch für jeden kostenlos zugänglich war.

Reglementierte Netzwerke und internationale Partnerschaften

Der grenzüberschreitende Linienverkehr war von Beginn an durch die Vergabe von befristeten Konzessionen reglementiert und monopolisiert. Um eine Linie eröffnen zu können, mussten Strecke, Durchfahrtszeiten, Fahrpläne und Tarife genau festgelegt und durch die jeweiligen Verkehrsministerien genehmigt werden. Eine weitere Grundvoraussetzung war eine Partnerschaft zwischen lokalen Unternehmen (Reziprok-Partnerschaft) im jeweiligen Quell- und Zielland. Erst relativ spät, im Jahr 1978, schlossen sich sechs ostösterreichische Autobus-Unternehmen im Raum Wien, Burgenland und der Oststeiermark zusammen und gründeten die Austratrans Kraftfahrlinienbetriebs Ges.m.b.H¹ – die anfangs acht Gastarbeiterlinien nach Jugoslawien ab Wien Südbahnhof, aber auch Linien nach Polen und Bulgarien führte. Parallel dazu organisierten immer mehr kleinere Busunternehmen aus Ost- und Südosteuropa Charter-Busse in Richtung Westen. Weil diese aber über keine Konzession verfügten, wurden die Fahrten häufig als Ausflugsfahrten getarnt.

Im Laufe der 1980er Jahre begann sich das internationale Busnetzwerk weiter zu konsolidieren. Dazu trug insbesondere die Gründung des europäischen Fernbus-Netzwerkes Eurolines² bei, das 1985 als Zusammenschluss von 29 Unternehmen entstand. Plötzlich gab es ein übersichtliches und über die nationalen Partnergesellschaften einfach buchbares Netz aus internationalen Linienverbindungen. Bis heute ist in der Karte der Routen-Verbindungen (Verkehrslinien-Spinne) ein deutlicher Verbindungs-Überhang in Richtung Südosteuropa erkennbar.

¹ Das Unternehmen Blaguss war von Beginn an mit dem größten Stammkapital beteiligt und hatte zu diesem Zeitpunkt bereits 147 Mitarbeiter.

² In Österreich wurde die Firma Blaguss nationaler Partner von Eurolines.

1989 und die Folgen – Knotenpunkte im Stadtraum

Mit dem Zusammenbruch des sogenannten Ostblocks begann der grenzüberschreitende Einkaufstourismus zu boomen. Schnell setzten sich Bus-Charterfahrten in beide Richtungen in Bewegung. Österreichische Busunternehmen boten zu günstigen Pauschalpreisen Ausflugs- bzw. Einkaufsfahrten in die umliegenden Nachbarstaaten an, die vorzugsweise von Schnäppchen-JägerInnen gebucht wurden. Umgekehrt kamen die ersten EinkaufstouristInnen aus der Tschechoslowakei, aus Polen und Ungarn nach Wien. Ein großer Teil der TouristInnen kam damals per Autobus. Dies hatte zur Folge, dass sich im Stadtgebiet neue Knotenpunkte und Handelsplätze etablierten. Die Busse wurden vorwiegend in der jeweiligen Herkunftsdestination gechartert. Zwei der damals wichtigsten Umschlagplätze waren der Mexikoplatz, gelegen am ehemaligen Donau-Hafen und am Frachtgelände des Nordbahnhofs, der mit seiner kleinteiligen Geschäftsstruktur schon länger als Schwarzmarkt bekannt war, sowie die Mariahilfer Straße als innerstädtische Einkaufsachse. Wegen der mehrere Jahre andauernden Bauarbeiten für die U-Bahnlinie 3 waren viele der alteingesessenen und *besseren* Geschäfte vorübergehend abgewandert, wobei die freien Lokale für die Dauer der Baustelle an KleinhändlerInnen vermietet wurden, die sich schnell auf die von den EinkaufstouristInnen begehrten Konsumgüter spezialisierten – darunter Elektro- und Elektronikartikel, Kosmetika, Billigkleidung, Kaffee etc. Die Busbahnhöfe, die zu dieser Zeit in Betrieb waren, waren mit den offiziell geführten Linienverkehren und mit dem ersten Kontingent der neu ankommenden Touristen-Charter-Busse schnell ausgelastet. An den Knotenpunkten Wien Landstraße – mit dem angeschlossenen Einkaufszentrum (AEZ = Ausstellungs- und Einkaufszentrum) – und Südbahnhof etablierten sich sofort informelle Märkte. Um Anfang der 1990er Jahre die steigende Menge an Bussen im Stadtraum aufnehmen zu können, wurden zusätzlich temporäre Busparkplätze eingerichtet. Einer der größten befand sich direkt am Anfang der Mariahilfer Straße gegenüber dem Westbahnhof, mitten zwischen den beiden Gürtelfahrbahnen am Europaplatz. Ein weiterer, der sogenannte *Ostbusparkplatz*, lag weit ab vom Zentrum an einer Bahntrasse in der Freudenau. Diese waren aber nicht nur bloße Ankunfts- und Abfahrts-Punkte, sondern auch hier entwickelte sich schnell ein reger informeller Kleinhandel mit Waren, die beiderseits der Grenzen erworben worden waren. Auf den Schotterplätzen wurden die Laderäume der Busse be- und entladen, Waren wurden auf dem Boden ausgelegt oder direkt aus den Kofferräumen von PKWs osteuropäischen Fabrikats verkauft.

Ausnahmestand und transnationales Krisen-Netzwerk

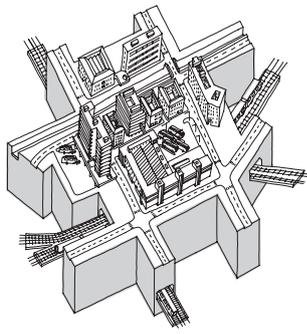
Unmittelbar nach dem Zerfall des Ostblocks setzte 1991 mit der *Balkan-Krise* die Desintegration Jugoslawiens ein. Aufgrund der Kriegshandlungen und -zerstörungen flohen in den Folgejahren bis 2001 insgesamt rund 115.000 Personen, darunter 90.000 aus Bosnien-Herzegowina, nach Österreich. Für die Flucht wurden anfangs häufig Reisebusse eingesetzt (Medienservicestelle 2011). In Wien angekommen, wurden die Geflüchteten in großen Notquartieren wie beispielsweise dem

Arsenal, einer alten Kaserne beim Südbahnhof und damit auch in unmittelbarer Nähe zum Busbahnhof, erstversorgt und untergebracht. Weil die Kriegshandlungen immer wieder abflauten bzw. nicht alle Regionen im selben Ausmaß davon betroffen waren, begann ein reger Pendelverkehr zwischen der neuen und der alten Heimat. Die Flüchtlinge besicherten dem internationalen Busverkehr zusammen mit den bereits seit langer Zeit in der Diaspora lebenden GastarbeiterInnen enorme Zuwachsraten. Sehr speziell waren die Fahrten der sogenannten *Wochenendkrieger* (Kraitt & Thalhammer 2014): Männer, die in Österreich geregelter Arbeit nachgingen, fuhren mit Bussen an die Front. Diese Busse in die *neuen* Nationalstaaten fuhren oftmals zur gleichen Zeit am selben Ort ab – wie beispielsweise an einem der Wiener Busbahnhöfe oder direkt von der Baustelle, auf der die Männer beschäftigt waren. So meinte der damalige Büroleiter am Busbahnhof, Branimir Zebić, 1999 in einem Interview für das *Wirtschaftsblatt*: »Die Balkan-Problematik kriegt man hier am Busbahnhof gar nicht zu spüren. Es ist fast wundersam, dass hier nichts passiert. Vorne stehen Kroaten aus Bosnien, neben ihnen Moslems aus Bosnien und dahinter Serben ...« (Gemma 1999). Mitunter haben die Männer auf der Baustelle sogar nebeneinander gearbeitet oder sind sich beim Einsteigen in den jeweiligen Bus begegnet, um sich wenige Stunden später an der Front als Feinde gegenüber zu stehen.

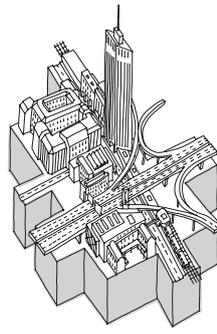
Boom des internationalen Fernbusverkehrs – Formalisierung der Knotenpunkte im Stadtgebiet

War der internationale Linienbusverkehr in sogenannte Drittstaaten für österreichische Unternehmen trotz EU-Mitgliedschaft (seit 1995) noch stark reguliert, so setzte im Gegensatz dazu eine radikale Liberalisierung des Fernbusmarktes in Ost- und Südosteuropa ein. Da in realsozialistischen Zeiten oftmals kaum in die Eisenbahn-Infrastruktur investiert wurde, verfügten die Autobus-Verkehre gegenüber der Eisenbahn über einen enormen Wettbewerbsvorteil. Einzelne Autobusunternehmen richteten grenzüberschreitende Direktverbindungen ein, die in der Lage waren, flexibel weit auseinander liegende Regionen direkt miteinander zu verknüpfen. Viele Dörfer, Städte oder ganze Regionen werden bis heute von (privaten) zum Teil sehr kleinen Autobusgesellschaften direkt erschlossen. Die Unternehmen tragen oftmals den Namen der jeweiligen Familie bzw. des Dorfes.

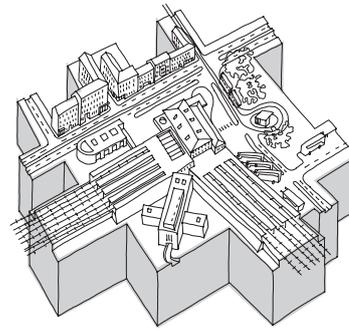
Am Südbahnhof, dem Mitte der 1990er Jahre wichtigsten innerstädtischen Knotenpunkt für internationale Linienbusse in Wien, standen die Busse ohne festgelegte Haltespuren kreuz und quer auf einem Schotterplatz oder in den Parkspuren des Schweizergartens. Zu den Stoßzeiten, v. a. vor wichtigen Feiertagen wie Weihnachten, Ostern und dem Beginn der Schulferien, herrschte hier Chaos. Verschärft wurde die Situation durch die vielen PKWs, gelenkt von Angehörigen, die die Passagiere und ihre mitunter sehr große Gepäckstücke möglichst nahe am jeweiligen Bus absetzen oder einsteigen lassen wollten. Mit der Formalisierung des Busterminals im Jahr 1998 wurde versucht, Ordnung in den sich bis zu diesem Zeitpunkt weitgehend selbst regulierenden Raum zu bringen, wobei sich die Maßnahmen auf die Einführung eines einfachen Leit- und Buchungssystems für alle Busse beschränkten. Das



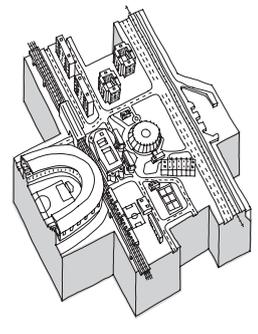
Bahnhof Landstraße,
1962 bis ca. 2000.
(c) Alle: Hieslmair &
Zinganel.



Vienna International
Busterminal:
Eröffnung 2007



Südbahnhof,
1960er Jahre bis ca. 2007



Stadion Center,
Eröffnung 2013

Unternehmen Blaguss, das bereits federführend im oben erwähnten Zusammenschluss österreichischer Busunternehmen, der Austratrans, beteiligt war, setzte sich als Betreiber des Busterminals durch.

In den Folgejahren kamen im Gleichschritt mit neuen Arbeitsabkommen, Sonderregelungen zur Arbeitsfreizügigkeit, Quotenregelungen, den Beitritten in den EU- und Schengen-Raum neue Arbeits-PendlerInnen aus Ost- und Südosteuropa hinzu, die aufgrund des großen Lohngefälles Arbeit im europäischen Westen suchten. Zyklisch frequentierten zusätzlich zu den in der Diaspora lebenden neuen österreichischen StaatsbürgerInnen und den TouristInnen und immer mehr PendlerInnen aus Polen, aus den Nachfolgestaaten Jugoslawiens, aus Bulgarien, aus Rumänien, dem Kosovo etc. den Knotenpunkt.

Als die Pläne für den neuen Wiener Hauptbahnhof Mitte der 2000er Jahre immer konkreter wurden, wurde bald klar, dass in der städtebaulichen Neukonzeption des gesamten Areals kein internationaler Busterminal vorgesehen war, der in der Lage gewesen wäre, dem Verkehrsaufkommen entsprechende Kapazitäten aufzunehmen. Den beteiligten StandortentwicklerInnen sowie der Stadtverwaltung passte ein vorwiegend von ost- und südosteuropäischer Klientel frequentierter Busbahnhof offenbar nicht in das Bild eines zukunftsweisenden Aufwertungsprojekts. Also sah sich der Betreiber, die Firma Blaguss, gezwungen, in Eigeninitiative ein passendes Grundstück zu suchen, wobei der Standort so gewählt sein sollte, dass der Terminal auch längerfristig Bestand haben konnte und nicht wieder innerhalb kurzer Zeit verdrängt werden würde. Zudem sollte das Grundstück möglichst direkt an das internationale Straßen- sowie an das städtische öffentliche Verkehrsnetz angebunden sein. Fündig wurde das Unternehmen im Stadtteil Erdberg, wo ein langegezogenes 8.000 m² großes Grundstück direkt unter der Südost-Tangente (täglich von ca. 170.000 Fahrzeugen befahren) vakant war, das über eine direkte Anbindung an die U-Bahn-Line 3 sowie einen Park-and-Ride-Terminal verfügte. Im Jahr 2007 wurde hier der VIB – Vienna International Bus Terminal eröffnet.

Lange galt der am Rand der Stadt gelegene Ort, geprägt von großen homogenen Arealen wie den ehemaligen Schlachthäusern, Industrie- und Gewerbebauten, Waren- und

Zolllagerhallen, als *schlechte* Gegend. Der dunkle Bereich unter dem Brückenbauwerk der Südosttangente vermittelt mit seiner massiven Stahlbeton-Untersicht und den mächtigen Pfeilern auf den ersten Blick das Bild eines geradezu *klassischen Nicht-Orts*. Das Grundstück befindet sich im Eigentum der ASFINAG, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, die zu 100 % im Besitz des österreichischen Staates ist. Weil direkt unter der Brücke keine »festen Bauwerke« errichtet werden dürfen, baute Blaguss als Pächter die für den Betrieb nötigen Bauwerke im schmalen Zwickel zwischen Brücke und angrenzender Bebauung. Generell fahren hier Linien- und Charter-Busse von unterschiedlichen Unternehmen ein und zahlen für das Service an den Betreiber Blaguss Gebühren. Heute werden am Busterminal in Erdberg rund 60 % des internationalen Bus-Linienverkehrs von und nach Wien abgewickelt. Das waren bis Mitte 2015 ca. 425 Linienbusse pro Woche, also rund 22.000 Busse pro Jahr, durchschnittlich ca. 2.000 Personen pro Tag – durch die Kooperation mit FlixBus, einem neuen Anbieter aus Deutschland, im Sommer 2015 kamen weitere 600 Personen pro Tag dazu. An Spitzenzeiten wie beispielsweise zu Weihnachten und Ostern erhöht sich die Frequenz auf 3.000 bis 4.000 Personen pro Tag.³

Kurze Zeit nachdem der Busbahnhof in Erdberg in Vollbetrieb ging, musste der alte Bahnhof Wien Landstraße dem Bau des neuen Bahnhofs Wien Mitte weichen. Bereits Jahre zuvor bezeichnete Wiens Bürgermeister Michael Häupl den alten Terminal als *Ratzenstadl*, wobei der Gebäudekomplex in architektonischer Hinsicht ein Schandfleck sei und deshalb rasch abgerissen werden müsse. Damals mutmaßte man, dass Häupl mit seiner Aussage nicht nur das Gebäude meinte, sondern auch seine NutzerInnen – insbesondere die Klientel des Busbahnhofs. Vom alten Bahnhofsgebäude blieb nichts mehr übrig, der Busbahnhof wurde abgesiedelt. Stattdessen entstand auf der Überbauung der

³ Interview mit Friedrich Haberfellner, dem Leiter des Busbahnhofs Wien Erdberg.

Gleisanlagen ein massiver Shoppingcenter- und Büroblock, der als Joint Venture von BA-CA als Finanzinvestor zusammen mit dem Immobilien Developer BAI⁴ entwickelt wurde und 2012 unter dem Namen *The Mall* in Betrieb ging.

Öffentlicher Raum und neues Image

Neben den an die Busfahrten gebundenen Aktivitäten wie dem Kauf von Tickets, der Aufgabe und Entgegennahme von Paketen, von Geld, von Geschenken und Schmuggelware waren die Busbahnhöfe an all ihren Standorten und in all ihren Entwicklungsphasen stets Anlaufstellen für vielfältigste Anliegen. Hier wurden und werden Übersetzungsdienstleistungen und Arbeit angeboten, Wohnungen vermittelt u.v.m. Die Busbahnhöfe fungierten für in der Diaspora lebende MigrantInnen als wichtige identitätsstiftende Ankerpunkte sowie als Transfer-Kommunikations-Orte in der Stadt, in der sie eben erst angekommen waren. Die zyklischen Fahrten und die persönlichen Begegnungen erzeugten enge Bindungen, die die Busbahnhöfe zu einer wichtigen Infrastruktur der Emigration werden ließen und die im Laufe der Zeit als Schwellen zwischen alter und neuer Heimat das multilokale Leben der EmigrantInnen strukturierten. Mitunter fand und findet hier auch ein Wechsel in der multiplen kulturellen Zugehörigkeit statt, die sich wiederum in Dingen und Gebrauchsweisen materialisiert und ins kollektive Gedächtnis einer Gruppe aufgenommen und (re)aktualisiert werden kann. Obwohl fast alle Wiener Busbahnhöfe de jure privat sind und waren, weisen sie zentrale Qualitäten öffentlichen Raumes auf. An diesen urbanen Knoten und Kommunikationsorten werden neue Netzwerke, die mitunter bis in die Quellregionen reichen, geknüpft und bereits bestehende gepflegt. Anders als auf den ersten Blick vermutet, sind und waren die Wiener Busbahnhöfe keine eigenschaftslosen Nicht-Orte. Zeitfenster, an denen die großen Verkehrsflächen weitgehend leer bleiben, stehen Stoßzeiten gegenüber, an denen ein breites soziales Spektrum an NutzerInnen den Terminal und seine unmittelbare Umgebung zu einem durchaus lebendigen und damit urbanen Ort werden lässt.

Der Takt der Autobusse folgt den in den Fahrplänen festgeschriebenen Rhythmen. Das Fahrzeug selbst ist dabei Gefäß für Passagiere, Gepäck, Waren, aber auch Ort zwischenmenschlicher Interaktion. Dem Busfahrer kam – häufig heute noch – eine besondere Rolle zu. Für VielfahrerInnen ist er zur Vertrauensperson geworden, die translokale sozio-ökonomische Verflechtungen aufrecht erhält und die neuesten Nachrichten und Gerüchte aus der Heimat überbringt. Er verkauft und kontrolliert die Tickets und Pässe, verstaut die Gepäckstücke im Laderaum des Busses oder übergibt und nimmt als Bote Pakete entgegen. Sogar Bargeld-Transfers werden vom Buschauffeur abgewickelt.

Die von den großen geopolitischen Ereignissen und ökonomischen Unterschieden in Gang gesetzten Mobilitäts- und Migrationsbewegungen haben stets neue internationale Linien-

Busverbindungen eröffnet und bilden sich bis heute in ihnen ab. Im selben Reisebus – z. B. in Richtung Südosten – sitzt heute ein breites soziales Spektrum an Fahrgästen: Frauen, die in Ostösterreich als Altenpflegerinnen arbeiten und regelmäßig pendeln, ehemalige GastarbeiterInnen und Kriegsflüchtlinge auf dem Weg zu Verwandten, vereinzelt auch Kultur- und Shopping-TouristInnen aus den Nachbarstaaten, in Wien bettelnde Roma und viele mehr.

Busfahren war lange Zeit mit einem schlechten Image behaftet. Der Reisebus galt als jenes Verkehrsmittel, das – weil preisgünstig – vornehmlich von Personengruppen vom unteren Rand der Gesellschaft benutzt wurde. Anders als in anderen europäischen Metropolen, in denen sich Buserminals als wichtige Transferknoten in das städtische Verkehrsnetz längst etabliert haben, liegt für Wien von offizieller Seite bis heute noch immer kein Konzept vor. Verschärft wurde die Situation insbesondere durch die Gentrifizierung der Areale um die großen Bahnhöfe, an die die Buserminals angeschlossen waren. Dies hatte zur Folge, dass die Busse samt ihrer Klientel aus den vergleichsweise zentralen Lagen in entferntere und weniger prominente Stadtgebiete umgelenkt wurden.

Als Reaktion auf die hohen Zuwachsraten im internationalen Linienbus-Verkehr sahen sich private Busgesellschaften gezwungen, ihre Terminals in Eigeninitiative zu errichten. Mit dem neuen **Fernbus-Boom(9)**, der mittlerweile immer mehr schicke und kaufkräftige TouristInnen in die Stadt spült, scheinen die Vorbehalte vergessen, und die Forderungen nach einem gut erschlossenen und ansprechend gestalteten Ankunftsort mit *Welcoming-Atmosphäre* werden immer lauter. Im Gegensatz dazu gilt der aktuelle Standort in Wien Erdberg wieder als *Schandfleck*, dem erneut die Vertreibung droht. Aktuell gibt es Gerüchte um den Neubau eines großen Bus-Terminals, der auf Initiative der Stadt Wien errichtet werden soll. Nur: Mittlerweile liegen die gut erschlossenen Grundstücke, die sich für den Bau eines Terminals als Schnittstelle zwischen internationalem und städtischem Verkehr eignen würden, ziemlich weit draußen am Stadtrand.

Literatur

- Gemma, Silvana (1999): Im Autobus Richtung Balkan fährt immer der Friede mit. In: *Wirtschaftsblatt*, 24. 7. 1999, Wien. Verfügbar unter: <http://wirtschaftsblatt.at/archiv/wirtschaft/970578/index> (Stand 14. März 2016).
- Kraitt, Tyma & Thalhammer, Anna (2014): Die Wochenendkrieger. In: Almanah, Jahrbuch für Integration in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft (2014/15), S. 14-17. Verfügbar unter: www.yumpu.com/de/document/view/34481434/almanah (Stand 14. März 2016).
- Medienservicestelle (2011): Jugoslawien-Kriege: 115.000 flohen nach Österreich. Verfügbar unter: http://medienservicestelle.at/migration_bewegt/2011/06/21/kriege-in-ex-jugoslawien-fuhrten-zu-drei-grosen-fluchtlingsswellen (Stand 14. März 2016).
- Medienservicestelle (2014): Anwerbe-Abkommen mit Türkei - geschichtlicher Hintergrund. Verfügbar unter: http://medienservicestelle.at/migration_bewegt/2014/05/07/anwerbe-abkommen-mit-tuerkei-geschichtlicher-hintergrund (Stand 14. März 2016).

4

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/wienmitte/entwicklung.html>
(Stand 14. März 2016).

Von Guangdong nach Wólka KOSOWSKA MigrantInnen im TRANSNATIONALEN Handel

Transportrouten, Migration,
Kleinhandel, Globalisierung, Warschau,
Informalität, Postkommunismus



Alltag in den endlosen Gängen im Inneren des asiatischen Großhandelszentrums in Wólka Kosowska südlich von Warschau.
Foto – Katarzyna Osiecka & Tatjana Vukosavljević

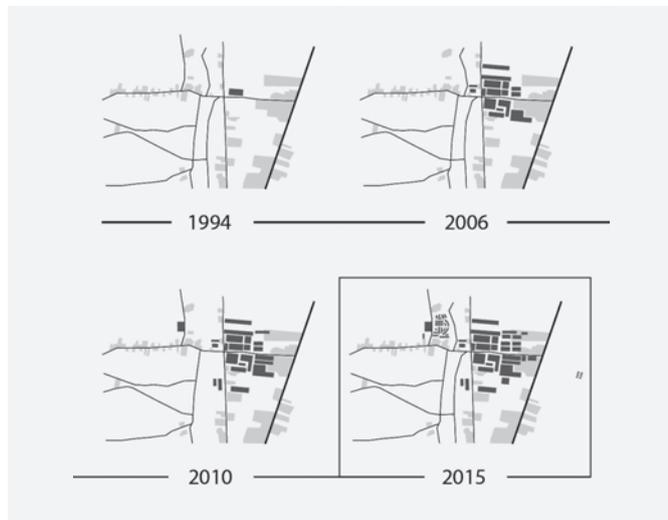
Im postsozialistischen Osten Europas entstand sukzessive ein Netzwerk von Großhandelsmärkten, die – von unterschiedlichen MigrantInnengruppen betrieben – lokale Märkte mit preiswerten asiatischen Produkten versorgen. Der größte, Wólka Kosowska südlich von Warschau, hat sich von einem Logistik-Hub zu einer multiethnischen Dorfstruktur ausgewachsen.

In Warschau befand sich einer der größten von MigrantInnen betriebenen *informellen* Einzelhandelsmärkte in Zentral- und Osteuropa, der Jarmark Europa. Für den Markt wurde die großzügige Verkehrsinfrastruktur des zentrumsnahen stillgelegten *Stadions des zehnten Jahrestages* genutzt. Die Marktstände wurden auf den befestigten Flächen um das Rund der ehemaligen Tribünen hochgezogen. An Parkplätzen herrschte kein Mangel. Die BetreiberInnen der Stände waren vorrangig vietnamesische und türkische HändlerInnen, aber auch PolInnen. Entsprechend bunt, pittoresk und *informell* erschien das Gesamtbild, städtebaulich, sozial und ästhetisch, sodass auch zahlreiche ForscherInnen und KünstlerInnen angeregt wurden, diesen Markt mit wissenschaftlichen und künstlerischen Methoden zu untersuchen.

Die vietnamesischen und türkischen HändlerInnen waren die ersten MigrantInnengruppen, die den privaten Textilhandel in Polen vorantrieben. Bekanntlich erlebte Zentral- und Osteuropa in den 1990er Jahren einen sozioökonomischen Umbruch von der Planwirtschaft zur liberalen Marktwirtschaft. Aber bereits in der Schlussphase der kommunistischen Ära existierte ein reger Textilhandel zwischen Polen und der Türkei. In dieser Zeit waren Jeanshosen und -jacken ein hochbegehrtes Gut und der Bazar in Istanbul ein Knotenpunkt transnationalen Textilhandels. Es war der Ort, an dem Einzelstücke, aber auch Großhandelswaren bestellt und Verträge abgeschlossen werden konnten. Viele der in den ersten kapitalistischen Jahren erwirtschafteten Vermögen in Polen haben ihren Ursprung in diesen als Kofferhandel bezeichneten Geschäften. Viele türkische HändlerInnen sahen schon sehr früh ihre Chance darin, den KofferhändlerInnen in ihre Herkunftsmärkte zu folgen und dort den Handel *professioneller* aufzuziehen. Die vietnamesischen HändlerInnen ihrerseits lebten bereits ganz in der Nähe. Es handelte sich um VertragsarbeiterInnen, die aus dem kommunistischen Nordvietnam für Arbeiten in der DDR angeworben wurden und nach 1989 nach Polen auswanderten, wo sie bis heute die größte ethnische Minderheit darstellen. Viele davon hatten eine Berufserfahrung in der zerschlagenen Textilindustrie der DDR, waren mit der Güterproduktion in Ostasien vertraut bzw. verfügten über entsprechende transnationale Kontakte.

Ab 2002 wurde der halb-formelle, multiethnische Bazar sukzessive abgebaut und schließlich endgültig geschlossen, weil das Areal als Baugrund für den Neubau eines großen Stadions für die Fußball-Europameisterschaften von 2012 benötigt wurde. Durch die Schließung sahen sich die HändlerInnen gezwungen, neue Standorte zu suchen, ihre Tätigkeit zu formalisieren und – weil Geschäftsflächen im Zentrum zu teuer waren – ihre Aktivitäten mehrheitlich an die Peripherie der polnischen Hauptstadt zu verlagern. Das hatte zur Folge, dass sie ihre Handelsroutinen umgestalten oder neu definieren mussten.

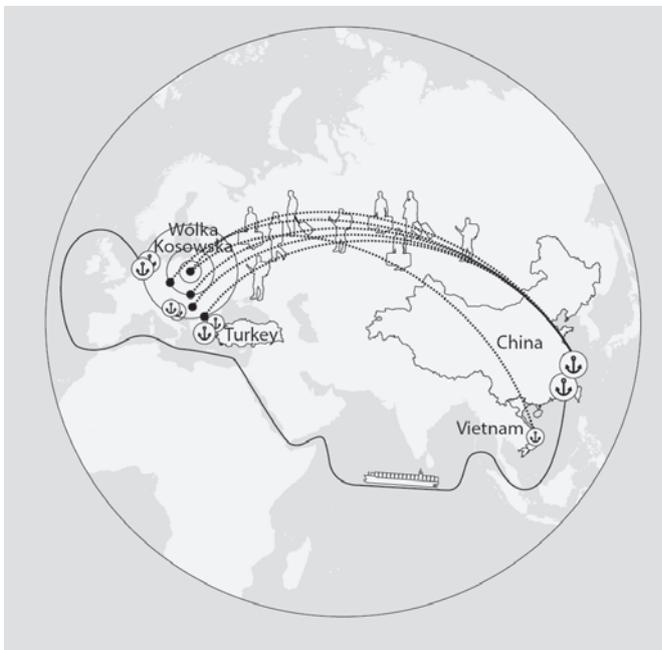
Viele entschlossen sich, sich in Wólka Kosowska anzusiedeln, einem Dorf ca. 30 km südlich der polnischen Hauptstadt, direkt an der E77, einer der wichtigsten Transitrouten zwischen Südosteuropa und den baltischen Staaten und nahe dem Autobahnring um Warschau, in den auch die Korridore, die Weißrussland, die Ukraine und Russland mit Westeuropa verbinden, einmünden.



Entwicklung des Handelszentrums in Wólka Kosowska
 Im Norden: Lager- und Verkaufshallen
 chinesischer UnternehmerInnen einschließlich
 einer Gated Community. Im Süden: Lager-
 und Verkaufshallen vietnamesischer und türkischer
 UnternehmerInnen. (c) Hieslmair & Zinganel.

Hier hatte bereits 1994 eine offizielle polnisch-chinesische Delegation in Folge eines bilateralen Abkommens eine freistehende zweigeschoßige Großhandelshalle errichtet, die von neu nach Polen zugezogenen, auch nicht zuvor im Stadtzentrum tätigen chinesischen HändlerInnen betrieben wurde. Der Name *GD Poland Group* deutet auf die Herkunft der AkteurInnen. Die zwei Großbuchstaben sind das Kürzel für die chinesische Küstenprovinz Guangdong, bekannt für ihr ökonomisches Zentrum Shenzhen. Shenzhen ist die größte Exportregion Chinas und verfügt über zahlreiche steuerbegünstigte Sonderwirtschaftszonen.

Der Zuzug der vietnamesischen und türkischen HändlerInnen führte zur beschleunigten Entwicklung in Wólka Kosowska: Insbesondere nach 2002, nach der Schließung des Jarmark Europa, wurde der Markt um mehrere Verkaufs- und Lagerhallen erweitert. Immer mehr Handelsflächen entstanden, auf denen vor allem chinesische Großhandelswaren für kleinere regionale Märkte angeboten werden. Wólka Kosowska ist nach der Selbstdarstellung auf seiner Webpage das größte asiatische Großhandelszentrum in ganz Europa. Der unterschiedliche ethnische Hintergrund der HändlerInnen spiegelt sich bis heute in der räumlichen Anordnung wider. Die Anbindungsstraße (ul. Nadrzeczna) an die Schnellstraße E77 ist gleichzeitig die Trennlinie zwischen dem vietnamesisch-türkisch-polnischen Bereich im Süden und dem chinesischen Teil im Norden. Während die Bebauung im Norden zwar in Etappen, aber doch zentral geplant erscheint, sieht sie im Süden nach einer unkontrollierten Wucherung aus: De facto handelt es sich hier auch nicht nur um ein oder zwei große Player, die den Handel kontrollieren, sondern um mehrere unabhängige Unternehmen, die jeweils Land erworben und bebaut haben und die Verkaufsfläche und das Service zum Großteil wiederum an kleinere HändlerInnen untervermieten. Offiziell sind insgesamt



Globale Migrationsströme mit Bezug auf asiatische Handelszentren in postsozialistischen Ländern in Osteuropa. (c) Hieslmair & Zinganel.



Netzwerk asiatischer Großhandelszentren in Osteuropa und der Warenfluss am Beispiel von Wólka Kosowska. (c) Hieslmair & Zinganel.

mehr als 800 einzelne HändlerInnen in Wólka Kosowska tätig. Dementsprechend vielfältig sind auch die Firmenaufschriften und Marken-Labels.

Zwar wird vermutet, dass die Grauzonen des Handels in Wólka Kosowska beträchtlich sind, nichtsdestotrotz trägt das Zentrum durch Steuern und Abgaben erheblich zum Budget der Gemeinde Lesznowola, in der Wólka Kosowska liegt, bei. Zudem hat er äußerst positive Effekte auf den lokalen Arbeitsmarkt. Mit Unterstützung der Gemeindeverwaltung wurde daher ein im Ursprung ländliches Areal durch großmaßstäbliche Handels- und Lagerhallen, riesige Parkflächen sowie neue Wohnräume für die Zugezogenen in eine suburbane Logistik- und Wohn-Landschaft umgewandelt. Die asiatischen BauherrInnen kauften Grundstücke von lokalen Bauern und Bäuerinnen und entwickelten einen internationalen Handelsknotenpunkt mit einem breiten Angebot an Konsumartikeln, die mit Containerschiffen aus Asien nach Europa verschifft werden. In den Güterhäfen in Rotterdam oder Hamburg kommen die Waren in 40-Fuß-Schiffahrts-Containern an – so ein chinesischer Manager. Die Container werden mit Sattelschleppern nach Warschau transportiert und an den Rückseiten der Hallen zugeliefert. Auf der anderen Seite parken die vielen Kleintransporter der KleinhändlerInnen, um sie abzuholen. Um die maximale Nutzlast eines Containers umzuladen, wären mindestens 20 Kleintransporter notwendig. Diese unterliegen keinen Nachtfahrverboten und Ruhebestimmungen wie LKWs und können mit einem PKW-Führerschein rund um die Uhr direkt zu lokalen Läden oder auch direkt auf die offenen Einzelhandelsmärkte gefahren werden, wo sie mitunter gleich auch einen Teil des Verkaufstandes oder das mobile Lager bilden.

Für den Verkauf der Waren haben die HändlerInnen ein räumliches Umfeld geschaffen, das ihren Unternehmungen den höchstmöglichen Profit verspricht. Sie haben eine global vernetzte, auf Handel ausgerichtete urbane Struktur errichtet, die Arbeiten, Wohnen und Freizeit miteinander kombiniert. Der Handelskomplex in Wólka Kosowska wuchs demnach von einer 1994 errichteten Halle zu einem Areal von über 40 ha mit 15 Großmarkthallen und 2.000 Ständen, zusätzlichen Versorgungs- und Serviceeinrichtungen und großflächigen Ladezonen für große Sattelschlapper und kleine Lastwagen. Obwohl sehr pragmatisch auf Angebot und Nachfrage fokussiert, ist die Gestaltung des Centers nicht ausschließlich funktional. Der Handelsort in Wólka Kosowska wurde jahrelang schrittweise aufgebaut. Die HändlerInnen aus Asien reagierten auf die veränderten sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen in Polen und den Abnahmemärkten, die von Baltikum bis Tschechien und von Deutschland bis nach Russland reichen. Langsam erwarben sie neue Grundstücke und weiteten ihr Aktionsfeld aus. So erinnert das Handelszentrum mehr an ein Patchwork als eine im Detail geplante Shopping-Mall oder ein modernes Logistikzentrum.

Auch wenn die Anlagen durch den großen Maßstab und die geringe Dichte als eine Form des *urban sprawl* am Rande Warschaus gelesen werden können, hat sich hier doch eine beträchtliche soziale Dichte an AkteurInnen gebildet. Da viele der HändlerInnen in Wólka Kosowska leben und arbeiten, sind sie

auf die Innenstadt Warschaws nicht mehr angewiesen. Es gibt hier alle Wohnfolge- und Versorgungseinrichtungen und zunehmend enge Beziehungen zwischen der lokalen Bevölkerung und den MigrantInnen. So mieten asiatische HändlerInnen zum Beispiel Lagerflächen oder Wohnraum von der ansässigen Bevölkerung. Das Handelszentrum bietet eine Vielzahl zusätzlicher Dienstleistungen an. Innerhalb des Handelszentrums befinden sich Bars und Restaurants, Banken, Reisebüros, Heilkundepraxen, Finanzberater, Rechtsanwälte, Spielstätten und Kosmetiksalons. In näherer Umgebung kann Wohnraum unterschiedlicher Standards gemietet oder erworben werden.

Um 2007 entstand in unmittelbarer Nähe sogar eine Wohnanlage als Gated Community nach typisch US-amerikanischem Vorbild. Sie besteht aus identischen Doppelhäusern mit Vorgarten und Hinterhof. Der Straßenverlauf ist halbkreisförmig und ähnelt der so oft wiederholten Idee einer zentral geplanten und überwachbaren, weil übersichtlichen *community of interest*. Sie wird von der wohlhabenden Schicht der MigrantInnengemeinde bewohnt, während das Pförtnerhaus von polnischem Sicherheitspersonal bewacht wird.

Die Mikro-Ebene des Handelszentrums

Die verkauften Waren sind zum größten Teil Textilien und Schuhe – und auch Geschäftsausstattungen wie Regalsysteme oder Schaufensterpuppen. Zum Sortiment gehören jedoch auch Spielzeug und diverse Alltagsgegenstände. Der Distributionsweg bis zum Endverbraucher folgt einem einfachen Schema. KleinhändlerInnen besuchen das Zentrum mit ihren Kleintransportern und kaufen Großhandelswaren ein, die sie anschließend in Kleinstädten auf Wochenmärkten oder in eigenen Läden anbieten. Der Einzugsbereich umfasst ganz Polen und die Nachbarländer im Norden, Osten, Süden und Westen. StraßenhändlerInnen kommen für den Einkauf sogar aus dem 1.000 km entfernten Tallinn. Die Textilwaren reichen von Unterwäsche bis hin zu Abendmode sowohl für Männer und Frauen wie auch für Kinder. Mittlerweile können via Internet Waren ausgewählt und bestellt werden. Bestseller werden aus China nachbestellt und erneut angeboten.

Die Hauptfortbewegungsmittel innerhalb der schier endlosen Handelsflächen sind Treroller. Die Großhallen erstrecken sich über mehrere Hektar; für das Personal ist es deswegen die einfachste und schnellste Art, sich fortzubewegen. So können Aufträge oder Bankbesuche zügig erledigt werden. Die EigentümerInnen der Hallen stellen Flächen zur Verfügung, die von den MieterInnen individuell bespielt werden können. Die meisten Angestellten und VermieterInnen kommen aus Asien; es gibt jedoch auch PolInnen, die als VerkäuferInnen oder Sicherheitspersonal arbeiten.

Henri Lefebvres Theorie von der Produktion des Raums geht davon aus, dass soziale Interaktion über eine bestimmte Zeit eine konkrete räumliche Ausprägung schafft. Die sozialen Bedingungen lassen ein bestimmtes Lebensumfeld entstehen. Gleichzeitig beeinflussen die räumlichen Strukturen, in denen wir leben, unser Soziales (Lefebvre, 1991). Zwar sind die asiatischen MigrantInnen vorrangig als InvestorInnen in die Peripherie von Warschau gezogen. Sie verwandelten das Dorf Wólka Kosowska zuerst in einen Ort des Handels und in einen

wesentlichen Anziehungspunkt für KleinhändlerInnen aus Polen und den Nachbarländern. Gleichzeitig entstand hier eine soziale Dichte und eine Diversität von AkteurInnen. Innerhalb der Anlage kreuzen scheinbar unendliche Korridore intime soziale Bereiche, wo MigrantInnen, lokale EinwohnerInnen und BesucherInnen auf einander treffen. Trotz der peripheren Lage wuchs sich Wólka Kosowska zu einer belebten (sub-)urbanen Struktur aus, die zentral für die Sinnstiftung im Berufsalltag – und mittlerweile auch in der Freizeitgestaltung – einer zusammen wachsenden Gemeinschaft wirkt.

Zum anderen ist dieser periphere Knotenpunkt aber auch Teil eines Netzwerks aus mehreren voneinander abhängigen Handelsorten für EndverbraucherInnen und den Großhandel. Ähnliche Verkaufsflächen gibt es u. a. auch in Belgrad, Budapest und Prag. Sie sind demnach über Zentral- und Osteuropa verstreut und bieten den KonsumentInnen in den postsozialistischen Märkten erschwingliche Massenware aus Asien. MigrantInnengruppen haben damit eine Handelsstruktur geschaffen, die eine Marktlücke erschloss – nicht etwa nur durch den informellen Kofferhandel, sondern durch den großmaßstäblichen Import mit Containerschiffen (Nyíri, 2003). Ein ähnlich großer Markt existiert aber auch ausgerechnet in Prato, dem Zentrum der italienischen Textilindustrie, wo viele ChinesInnen – unter verschärften Arbeitsbedingungen – tätig sind.

Katarzyna Osiecka ist Architektin und Wissenschaftlerin. Sie ist Doktorandin an der Abteilung für Architekturtheorie der RWTH Aachen.

Tatjana Vukosavljević ist Designerin und Assistentin im Modul Innenarchitektur der Fakultät für Kunst und Design in Belgrad.

Literatur

- Grubbauer, Monika & Kusiak, Joanna (Hg.) (2012): *Chasing Warsaw: Socio-Material Dynamics of Urban Change since 1990*. Frankfurt, New York: Campus Verlag.
- Grzymała-Kozłowska, Aleksandra (2013): Migration and Socio-Demographic Processes in Central and Eastern Europe: Characteristics, Specificity and Internal Differences. In: *Central and Eastern European Migration Review (CEEMR)*, Vol. 2, No. 1.
- Hüwelmeir, Gertrud (2015): From ‚Jarmark Europa‘ to ›Commodity City‹. New Marketplaces, Post-Socialist Migrations, and Cultural Diversity in Central and Eastern Europe. In: *Central and Eastern European Migration Review (CEEMR)*, Vol. 4, No. 1.
- Klorek, Natalia & Szulecka, Monika (2013): Migrant Economic Institutions and their Environmental Influence: A Case Study of Trade Centers Located in Wólka Kosowska. In: *Analyses, Reports, Expertises*. Warschau: Association for Legal Intervention, No. 3.
- Lefebvre, Henri (2014): *Die Revolution der Städte*. Hamburg: Europäische Verlagsanstalt.
- Lefebvre, Henri (1991): *The Production of Space*. Oxford & Cambridge: Wiley-Blackwell.
- Mörtenböck, Peter & Mooshammer, Helge (2008): *Networked Cultures: Parallel Architectures and the Politics of Space*. Rotterdam: Nai Publishers, 2008.
- Nyíri, Pál (2003): Chinese Migration to Eastern Europe. In: *International Migration*. Vol. 41 (3), Oxford/ Malden: Blackwell Publishing Ltd., S. 239-265.
- Skowrońska, Kaja & Wrona, Anna (2014): Newcomers in Polish Local Communities: Local and Global Migration. In: *Social Space*. No. 2.

Networking EURASIA

Bulgarian International truck DRIVERS and SO MAT during the Cold WAR

Transnationaler Handel, Schmuggel,
Verkehrspolitik, Bulgarien, Ost-West-Beziehungen,
Informalität, Transportwege



Kuwait Water Towers a.k.a. mushroom towers;
a group of 31 water towers in Kuwait City completed in 1976.
Photo – SO MAT Archive, Sofia.

This article aims to discuss the rather elaborate and complex transcontinental network created by Bulgarian international truck drivers who worked during the Cold War era for SO MAT– Bulgaria’s *International Automobile Transport Business Association*. My thesis is twofold: Firstly, I argue that this network drew on elements from several intertwined and interdependent networks, the most important among which under discussion here are the TIR system (*Transports Internationaux Routiers; International Road Transport*), the SO MAT itself, and *blat*¹. Secondly, I contend that this latter informal network not only straddled the Iron Curtain and the so-called *First, Second and Third Worlds*, but also served to interlink all the aforementioned networks in a single heterogeneous entity.

The TIR Convention

The international truck transport was shaped by European regulations. International road transport – also known as road haulage – is regulated by European legislation. During the Cold War, Bulgaria and most other socialist countries were signatories to several international conventions and also helped draw them up, most often in cooperation with the *United Nations Commission of Europe* (UNECE / ECE). The most important of them regarding road haulage was the TIR Convention. This served to simplify, standardise and coordinate all customs formalities in a way that allowed haulage trucks to be sealed at their point of departure and then cross European borders without further inspection. The TIR system facilitated the flow of goods in Europe and beyond and served also as a bridge between the transport systems then in existence on either side of the Iron Curtain: that of the European Union and the EFTA (European Free Trade Association)² in the West and of the COMECON³ in the East.

Although important enough on paper it was in the course of their implementation on the road and in real economic and political contexts that the conventions became truly powerful. The various national haulage companies responsible for international transport were the most important players in this arena – and the Bulgarian SO MAT numbered among them.

Bulgaria’s state transport company SO MAT

SO MAT was officially established in 1960, initially to serve the needs of Bulgaria’s foreign trade (SSA f. 1587, rec. 1, file 1, p. 25). Later, its remit was revised: SO MAT launched transit transportation operations between Western Europe and Asia almost exclusively in order to earn precious hard currency, of which Bulgaria was much in need.

In order to optimize its haulage capacity, SO MAT developed its own transcontinental network. The company founded more than twenty joint-stock companies abroad, (Dimitrov 2004, p. 55) the most notable being located in Austria, Iran, Libya, Germany, and the United Kingdom. SO MAT also created a string of agencies and terminals in almost all major cities of Europe and the Middle East, as well as offices at the relevant border crossings. An intermodal transport system was established too, comprised of several sea and river ferry lines and roll-on/roll-off ships, likewise owned by SO MAT. During the 1980s, SO MAT already operated with more than 4.500 heavy trucks and 7.000 drivers, carried out haulage to thirty-five countries, and cooperated with more than sixty foreign international transport companies. By comparison *Sovtransavto*, the Soviet company for international transport operated at the peak of its activity with only 3.500 vehicles (Pavuk 2006). The largest fleet ever run by Hungarocamion, another major competitor in Europe at the time, numbered only circa 1.900 trucks in 1989.⁴

According to Dimitar R., former Chief Executive Officer of SO MAT, one of the main reasons the Bulgarian company was able to become the European leader in international haulage was its truck drivers’ willingness to accept a low salary that was disproportionate to the difficulties and complexity of their job. They were mainly attracted by the opportunity to start a parallel business of their own. These low salaries enabled the unrivaled prices SO MAT and all the socialist transport companies offered (Interview Dimitar R.). Thus, even if the socialist companies did not actively encourage their drivers’ smuggling activities they certainly turned a blind eye to them.

Launched in 1960, SO MAT existed until the end of the communist regime and then was gradually bought out by a former cooperation partner, the German businessman Willy Betz. SO MAT has since lost its own distinctive profile and been fully incorporated in Willy Betz.

The Drivers

Being a vital part of the SO MAT network, from the 1960s to the early 90s, drivers had more than thirty years to develop their own connections and networks. Some truckers worked for

1
In Russian culture, *blat* (Russian: [REDACTED]) is the system of informal agreements, exchanges of services, connections, Party contacts, or black market deals to achieve results or get ahead.

2
Austria, Finland and Sweden were members of the EFTA before they became members of the EU in 1995.

3
»The Council for Mutual Economic Assistance was an economic organization from 1949 to 1991 under the leadership of the Soviet Union that comprised the countries of the Eastern Bloc along with a number of communist states elsewhere in the world.« (Wikipedia)

4
My thanks for these statistics to Atilla Szabo, archivist in the National Archive of Hungary, IV Department of Business Archives.

the company for this entire period before founding their own transport or forwarding business after the fall of Communism in Eastern Europe. The special permission given to the drivers to regularly cross the border facilitated frequent and extensive contacts throughout Europe and the Middle East. Such contacts were used to develop a relatively stable transnational network of people and places for smuggling and trade, which assured a parallel unofficial market and the steady circulation of goods between Western Europe, the East bloc and the Middle East.

This unofficial activity of truck drivers was much valued also by ordinary people in the Eastern bloc. Not only did international truck drivers return from their trips with consumer goods emblematic of life beyond the border – for example, blue jeans, fashionable clothes, candies, canned drinks, and small technological devices, especially music recorders, cameras, etc. – but also with something even more important, namely images, information and stories about the West and the Western way of life. Hence, not only did state-run companies and the official international trade figures benefit from international transit workers but also ordinary people. Transport workers were able to bridge various consumer environments and market standards, and to partially satisfy demand for alternative types of goods both in the East bloc and beyond the Curtain.

The journey

By combining the information obtained either from interviews with former international truck drivers or archival documents, it is possible to reconstruct a typical driver's journey, with its usual stops, border crossings and unofficial practices. One of the main regular SO MAT runs (or *relations* as they were called in the company jargon) went from Bulgaria to Western Europe then via Bulgaria to Iran or Iraq then, finally, back once again to Bulgaria. If a SO MAT driver⁵ worked for the branch in Pazardjik, a town in the centre of Bulgaria, he would start his journey there. First, he would visit the employee in the SO MAT Pazardjik main office to whom he had regularly supplied clothes or gold (for free) so that he or she would now issue him with a phony document recording the amount of currency he would be taking with him out of the country: if the document stated 1.500 USD, the trucker would for sure actually be taking 2.000 USD from the company (Interview Petar R. & Sasho S.). Then the driver would drive without a load to some West European country – then load something there for the Middle East, usually machines or equipment.

While waiting for the load (for anything from one day to a couple of weeks – it varied considerably) he would buy some products there. This was sometimes done with the assistance of SO MAT representatives, who would help the drivers in order to avoid delays (Interview Peycho P.). The Bulgarian trucker usually shopped in places such as the port of Hamburg or Mexico Platz in Vienna, where he had established strong relationships both with the locals and some Bulgarian, Polish and Russian emigrants (ASSISBNA, f. 2, rec. 4, file 102M, p.102). He would buy goods there at preferential prices – blue jeans, food and chocolate, magazines, soap, deodorants. In the German border town of Helmstedt he would also acquire mohair yarn, tape recorders, washing powder, dishwashing liquid, underwear, chewing gum, medicine from local migrants. In return he supplied shopkeepers and the like with cigarettes, whisky, petrol, Bulgarian Kashkaval cheese or other goods. In addition, while on the road, he would bribe the German road police and the German border police with Russian vodka, especially if he ran into problems with regulations. He might then choose to travel via Hungary and Romania, where problems at the borders could be easily overcome by bribing customs officers with cans of pork meat, small bottles of perfume and the Bulgarian BT brand of cigarette (Interview Ivan Ch.).

Once back in Bulgaria, he would possibly go to the town of Simeonovgrad, where there were people specialised in constructing customised 2-tonne secret fuel tanks inside the trailer. There, as in his hometown of Pazardjik, the driver would use the goods obtained in Western Europe as bribes or gifts, or sell them at a profit. Then he would go to a shop in Pazardjik to take food for the road and thereby use his special relation with the seller – which he had worked hard to establish – so as to obtain goods in short supply – various types of sausages and good yellow cheese. At this point the driver would head for Turkey, stopping briefly at the border in Kapitan Andreevo only to buy a lot of whisky and cigarettes (mainly Marlboro) in Corecom⁶. The cigarettes were intended to bribe not only Turkish customs officers but also every patrol that would stop him on his transit route across Turkey (Interview Stayko T., Kiril L. & Dragan A.).

At the parking lots in Turkey, on the road to Iran and Iraq, there were other points of exchange (ASSISBNA, f. 2, rec. 4, file 102M, pp. 135, 139). The locals served not only as suppliers,

5

The typical Bulgarian international truck driver was male. According to the drivers the job of the international truck drivers was not for women. There were, however, by way of exception, some women employed as international truck drivers, but they did not stay long.

6

Corecom was a chain of hard-currency stores in Bulgaria.

but also received goods, such as cheese, meat, alcohol and construction tools. The parking lots were also points of contact with Bulgarian emigrants whom the socialist authorities had deemed to be enemies and national traitors. In Baghdad, the driver would buy diesel and kerosene – at considerably lower cost than in Turkey – then smuggle the fuel across the border; or, possibly, he would have to bribe the customs officers with a pen or a porn magazine (if they were male), or with a small wooden vial of Bulgarian rose essence (if they were female). From Baghdad he would also buy some tea for Turkey, and maybe some gold (Interview Georgi D.). Back in Turkey he would sell the fuel at the small hotels on the road right outside Ankara, where one could find anything and everything the TIR drivers might need. Located some 50 km from Ankara was *Hungary*, a shop run by Hungarians, where drivers used to buy whatever they needed – usually gold, henna red, jeans. The driver could also sell his tea there and buy coffee to take to Bulgaria (Ibid.).

He would then go to the Kapalıçarşı (Grand Bazaar) in Istanbul, where drivers had established contacts both with Turkish merchants and Bulgarian Turks who had migrated to Turkey in the 1950s or 1970s. This was the place to buy cheap clothes, leather products – especially coats, which were extremely popular in the entire socialist bloc – and gold (Interview Stayko T.). In the late 1980s, after another wave of Bulgarians of Turkish descent had migrated to Turkey, the driver could sell them dollars at the border at an exchange rate of 10 BGN⁷. One of the respondents claimed that he would return home with a »bag full of money« and, of course, »goods nonetheless«. With the money earned he could finally go to Corecom in Bulgaria and buy some Western kitchen appliances, a car or even an apartment without waiting, but only by bribing people in Corecom with whisky and cigarettes.

Some of the goods were intended for sale, others for personal use; and others again were the gifts hotly awaited by every family relative or close friend. And some of the goods or currency would end up being *gifts* with which a job, a better school, a university diploma, or other favours and scarce services could be arranged. With their access to Corecom goods and hard (foreign) currency, truck drivers were far better placed in the *blat* networks than most ordinary citizens. One of the drivers interviewed claimed that these occupational privileges assured them easy access to the best commodities or services available in Bulgaria at that time. Being able to both provide and acquire favours, the drivers established well developed *blat* networks involving a broad range of people, from shopkeepers to senior officials in the ruling Party or the state security services. Consequently, it could be argued that international truck drivers (and in particular their wives) were well connected, created their own networks, and were part of both horizontal and vertical *blat* networks (i.e. were acquainted with people of similar status to their own, as well as with people from different social strata) (Ledeneva 1998, p. 121).

The transnational networks

As employees in international road transport, the drivers became part of at least two intertwined and heterogeneous transnational networks: TIR and SO MAT. The TIR system is not just a set of rules for standardising and coordinating the machines used in road transport along with all the attendant details of documentation, legislation, rates, insurance policies, and container dimensions, etc., but should be considered also as a network in its own right. For when one considers that TIR consists of various interconnected elements and actors, such as road infrastructure and the *International Road Transport Union* (IRU), it does evidently qualify as a heterogeneous and complex network. IRU is the institution that issues TIR carnets and administers secure payments and all signatories to the TIR system are therefore automatically IRU members. Border check-points and customs systems can likewise be seen as nodes in this network of intersecting flows, for that is where TIR procedures and rules are carried out and monitored. These heterogeneous elements compose a complex infrastructural network, the legislative and material basis on which subsequent transport networks were built.

The SO MAT, for its part, was likewise a network comprised of agencies, parking lots, terminals, joint stock companies with foreign capital, sales offices, truck drivers and other employees spread across almost all the major cities in Europe and the Middle East as well as at relevant border crossings. The nodes of this rather complex and heterogeneous system partly overlapped with the TIR nodes, and were mainly a result of the various economic, geopolitical and practical factors. Vienna for example, was one such important node with three big joint-stock companies (*Demand*, the coordination centre for the European operations, *Vienna Transport*, and *Rokomat*), with a terminal, and a representative office (Interview Petar P.). The importance of

⁷ Currency code for the Bulgarian lev.



International Truckdriver Sasho S. posing in front of his Mercedes in Kuwait in the 1980s. Photo – private collection from Sasho S.

References

Archival documents

Central State Archive (CSA)
Fond 1B. Record 93, file 18;
Record 88, file 119
Archive of the Committee
for Disclosing the
Documents and Announcing
Affiliation of Bulgarian
Citizens to the State
Security and Intelligence
Services of the Bulgarian
National Army (ASSISBNA)
Top Secret Report by the
Second Main Directorate
(01/17/1976) about the
Counter-intelligence
Activities Performed by the
4th Department of the
Directorate for 1985.
Fond 2, Record 4, file 102M
State Archive
Rousse (SA Rousse)
Fond 1031, Record 1, file
24, 25, 26
Sofia State Archive (SSA)
Fond 1587, Record 1, file 1,
p. 25, Council of
Ministers' order N 1576/05
September 1960
Fond 259, Record 45, file
245

Interviews

Interviews with former and
actual Bulgarian
international truck drivers
and former SO MAT officials:
Dimitar Raychev, Sofia, 16
January, 2008. Dragan A.,
Sofia, 20 December, 2007.
Georgi D., Chepelare, 17
July, 2013. Ivan Ch., Sofia,
4 January, 2010. Kiril L.,
Sofia, 20 December, 2007.
Petar P., Vienna, 7
December, 2015. Petar R.,
Chepelare, 20 August, 2010.
Peycho P., Sofia, 1 April
2015. Sasho S., Chepelare,
20 August, 2010. Stayko T.,
Lopian, 13 April, 2009.

Vienna for the Bulgarian international transport was due to the geopolitical location of the city, the city's connection with Eastern Europe via Danube and Austria's neutral status appealed at the time to many of the socialist companies operating in Western Europe (Bischof 2013, p. 13).

The Individuals

The truck drivers' network was actually modelled on the official SO MAT network. Accordingly, their flows, although different from those of SO MAT, were nonetheless structured by these. The nodes in the drivers' network, at which they obtained or distributed goods, were usually the company's own network nodes, i.e. border or sales offices, terminals, ports, or petrol stations. However, the drivers' network also included elements distinct from the SO MAT structure, such as scrap yards, shops or metropolitan markets. Thus Mexico Platz in Vienna and the Kapalıçarşı (Grand Bazaar) in Istanbul were important points in the truckers' unofficial network, as were parking lots in Turkey, on the road to Iran and Iraq.

The imaginary generic journey of a typical truck driver travelling from Bulgaria to Western Europe, then via Bulgaria to the Middle East, and then back to Bulgaria shows that the flow of goods obtained and distributed by truck drivers was more complex and elaborate than the SO MAT's own flow. While, as a rule, one official trip served to transport only one type of goods from one point to another, the drivers on that same trip would use it to obtain, smuggle and sell various types of goods at various destinations and for various purposes. A considerable proportion of the goods bought from Western Europe or (mainly) from Turkey and the Middle East were destined for Bulgaria, for distribution among drivers' local network of relatives, friends, customers or officials. Other goods went to other socialist countries, especially if the truckers travelled via Romania. Such goods then served not only for barter and bribing, but also as an unofficial means of alleviating local shortages and amending the uneven distribution of goods among the socialist countries. Part of the goods was destined for the Middle East or the USSR. They were mostly used to bribe customs officials and traffic police, but also as gifts for key players within the drivers' trade network. A fair amount of the purchased or smuggled goods went to various administrative bodies, likewise in the form of bribes. Additionally, the international truck drivers developed specific connections and networks with customs officials, as well as an ability to negotiate border regulations and to avoid some restrictions. Bribes or *gifts* served to *grease palms* and thus make both private and official business operations smooth and unproblematic.

The trade in petrol had its own trajectory and was very important, especially when crossing East bloc borders. In the USSR, Bulgarian drivers bought fuel almost never with money, but with alcohol. Later, after bribing customs officials at each border to issue fraudulent documents regarding the quantity of petrol in the tank, they would sell some fuel in Poland or elsewhere (Interview Stayko T. & Ivan Ch.). Basically, local supply and demand was the main factor determining the flow and types of goods. Drivers therefore had to know their specifics in order to successfully adapt their official trips to their own interests.

Networking Eurasia

Thus, in view of the truck drivers' official and unofficial activities, the aforementioned networks should be seen as a complex constellation of people, institutions and technology, a three-dimensional one, since the drivers' network was modelled on SO MAT's elaborate network and the SO MAT on the TIR network. Therefore, the TIR network should be considered as the primary factor in this constellation; the SO MAT as the secondary factor, and the drivers' network as the tertiary factor.

The three networks were intertwined – they were interdependent and had common nodes (border checkpoints for all three of them; terminals, offices and parking lots for SO MAT and the drivers). The SO MAT transcontinental network could not have been established without the TIR network, the drivers could not have built their system for distributing goods without the SO MAT framework and the access assured them to foreign travel as company employees; and, finally, SO MAT and even such a big system as the TIR could not have survived without the truck drivers, major players who literally and figuratively drove the system.

The drivers should hence be seen as the link between the three systems. Accordingly, their network has two dimensions – horizontal and vertical. The horizontal one encompasses a huge territory – Europe, the Middle East and North Africa. It also not only extends across national state borders but also, more importantly, across the Iron Curtain, at the time a border between two

ways of life and two rival value systems; The local national network, which itself had both vertical and horizontal dimensions, should be regarded as a part of the drivers' biggest horizontal network. This is also a network that connects different kinds of people from different countries, with different occupations, political systems, cultures, religions, etc.

The vertical network consists of nodes that are actually parts of the other networks. The truck drivers connect them and thus merge them in one complex entity. The drivers communicate with elements of the other networks – with customs officials, SO MAT representatives, employees – and by connecting and using them for official or personal purposes, they make them part of their own network. Simultaneously, the drivers themselves are important players in TIR and SO MAT networks. Although we will limit the discussion here to only these three networks, it is important to add that the truckers communicate with other networks, and thus also become a part of them: such as those of Bulgarian and Turkish migrants in Western Europe and Turkey, or of Bulgarian or even, in certain cases, of foreign intelligence networks (the Turkish one, for instance).⁸

Relations between the nodes varied. They depended on kinship and friendship, on the transfer of goods, money or information, or on official obligations. Drivers, however, predominantly connected nodes by physically moving from one to the other, as well as by using other types of node (facilities or people) to further their own agenda, regardless of their initial purpose.

Although I refer here to the drivers' network as one single network, every driver actually developed a network of his own, and every truck figured therein as a coordination centre or mobile office. The aggregate drivers' network consisted of thousands of overlapping networks that followed the logic of official trade channels. Every relation meant a different sequence of nodes and, accordingly, each driver followed specific algorithms that described his own goals, perceptions and activities. All these overlapping networks multiplied and established a common model of connections and behaviour, but they were not identical. Rather, they were dynamic, flexible and easily adapted to the changing sets of groups, individuals and tasks specific to every relation and trip.

Therefore, the three-dimensional scheme of transnational networks that I propose is comprised of international, state and individual actors. It shows that international truck transport, once further developed and coordinated by international conventions, evolved into a well-developed network extending across Eurasia and North Africa and therefore facilitated smooth flows between East and West under the conditions of Cold War stalemate and political rivalry. This three-dimensional scheme was also the primary link between producers and consumers in all of these regions. International transport connections fostered encounters between Western and Eastern Europe and between Europe and the *Third World*: encounters that culminated in coordinated regulations, notions, documents and even, objects; in trade, political and economic exchange, and social interaction; and, ultimately, in the everyday experience of countless ordinary people, as represented here by the experience of international truck drivers.

8

There is a considerable amount of documents by the State Security Services about the agents and collaborators in the international automobile transport, especially for the counter-intelligence.

Emiliya Karaboeva
is a historian and received her PhD (Candidate of Ethics) for a dissertation in Gender Social Research at Sofia University. She is currently studying for her second PhD in anthropology and history of technology at Eindhoven and Plovdiv Universities, and conducting a research about Mediating East-West. International Bulgarian Truck Drivers during the Cold War Era. She is a Professor at the National College of Ancient Languages and Cultures and part-time lecturer at the faculty of Cultural studies at Sofia University.

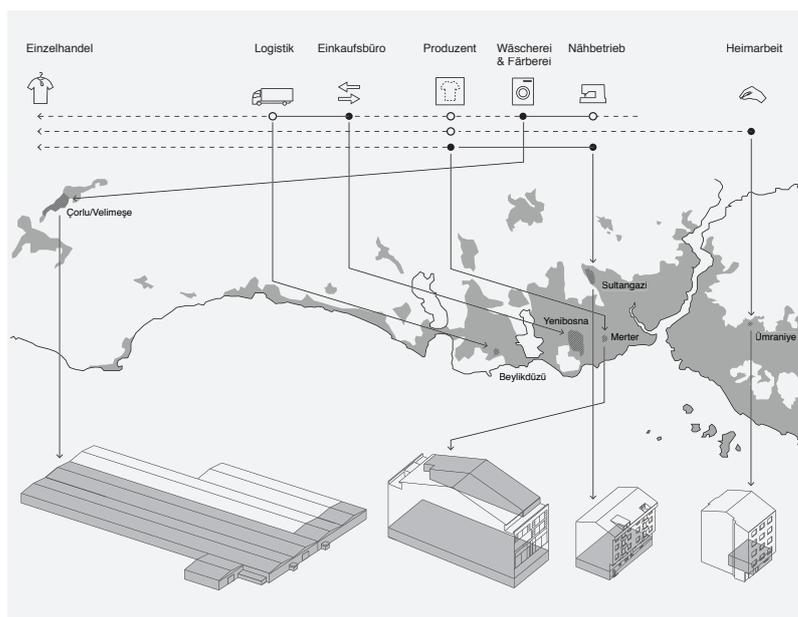
Secondary Literature

- Bischof, Gunter (2013): Of Dwarfs and Giants. From Cold War Mediator to Bad Boy of Europe - Austria and the U.S. In the Transatlantic Arena (1990-2013). In: Bischof, Gunter & Karlhofer, Ferdinand (eds.): *Austria's International Position after the End of the Cold War*, pp. 13-52. New Orleans: University of New Orleans.
- Blaha, Jaroslav; Kahn, Michèle & Vale, Michel (1990-1991): Transportation in the East: The Key to Trade between the Two Europes. In: *Eastern European Economics* 29, no. 2, pp. 29-63.
- Dimitrov, Boris (ed.) (2004): *History of Bulgarian international truck transport*. Sofia: Bulgarian Transport Press.
- Georgiev, Marin (1970): The development of the transport in Bulgaria and the international division of labor. Sofia: Nauka i Izkustvo.
- Hammer, Ferenc (2002): A Gasoline-Scented Sindbad: The Truck Driver as a Popular Hero in Socialist Hungary. In: *Cultural Studies* 16, no. 1 : pp. 80-126.
- Ledeneva, Alena (1998): *Russia's Economy of Favours. Blat, Networking and Informal Exchange*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pavuk, Olga (2006): In the Beginning Was »Sovtransavto«. In: *Latvian Auto*, 14 Dec 2006.
- Vleuten, Erik van der (2003): In Search of the Networked Nation: Transforming Technology, Society and Nature in the Netherlands During the Twentieth Century. In: *European Review of History* 10, no. 1, pp. 59-78.
- Vasiliev, Dmitriy (2007): *Farzowschtschiki. How the fortunes were made. A confession of the »shadow« people*. Sdelano v SSSR. Saint Petersburg: Vektor, 2007.
- Vleuten, Erik van der, & Kaijser, Arne (2006): Prologue and Introduction. Transnational Network and the Shaping of Contemporary Europe. In: Vleuten, Erik van der, & Kaijser, Arne (eds.): *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850-2000*. Sagamore Beach: Science History Publication.

PATCHWORK URBANISM

Transnationale RÄUME der BEKLEIDUNGSPRODUKTION in der REGION Istanbul

Produktionsnetzwerke, Güterkette,
Transnationale Räume, Istanbul, Informalität,
Textilindustrie, Sweatshops



Produktionsstandorte und Architekturen der
Modeindustrie im Raum Istanbul:
Fallstudie eines erweiterten Produktionsnetzwerks.

Die weltweite Güterproduktion ist zunehmend in hoch komplexen, transnationalen Produktionsnetzwerken organisiert. Urbane Räume und Regionen mit unterschiedlichsten Rahmenbedingungen und Ressourcen stehen durch arbeitsteilige Produktionsprozesse miteinander in Verbindung, die nicht nur das lokale Wirtschaften, sondern auch die bauliche Gestalt und städtische Entwicklung der Produktionsorte prägen. Die stadträumlichen Effekte der globalisierten Güterproduktion erscheinen bislang jedoch als blinder Fleck der Stadtforschung, obwohl ihre Erforschung immer wieder eingefordert wird.

KäuferInnen werden zumeist nur durch den Vermerk *Made in ...* über das Exportland informiert. Doch besonders im Bereich der Modeindustrie drängen immer mehr KonsumentInnen und NGOs auf größere Transparenz internationaler Lieferketten und die großen Mode-Unternehmen verstärken öffentlichkeitswirksam ihre Bemühungen um *Corporate Social Responsibility*. Dennoch bleiben die zahlreichen Orte, die ein Produkt in seinem Herstellungsprozess durchlaufen hat, und die Menschen, die daran beteiligt waren, in der Regel unsichtbar. Wenn aber lokale Orte im Sinne von

Doreen Massey (2004) zunehmend durch transnationale Verbindungen konstituiert werden, dann tragen die AkteurInnen dieser Orte mit ihrem Handeln auch Verantwortung für die Konstitution anderer Orte innerhalb der globalen Netzwerke – durch Konsumententscheidungen ebenso wie durch Produktions- und Handelspraktiken.

Wie globalisierte Produktionsbeziehungen auf die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Produktionsregionen einwirken, untersucht die Forschung zu globalen Güterketten in den Wirtschafts- und Sozialwissenschaften seit Längerem. Sie beleuchtet die Stationen und Transaktionen in den komplexen, global organisierten Produktionsprozessen und diskutiert die ungleiche Macht- und Wertschöpfungsverteilung sowie die Aufstiegschancen von Produktionsregionen innerhalb der Ketten oder Netzwerke (Fischer, Reiner und Staritz 2010). Doch auch für die Stadtforschung kann das Modell globaler Güterketten bzw. Produktionsnetzwerke ein neuer Zugang sein, um die transnationale Konstitution städtischer Räume zu untersuchen, die in grenzüberschreitende Produktionsbeziehungen eingebunden sind. Dabei gilt es insbesondere die verschiedenen städtischen Maßstabebenen sowie den gebauten Raum und seine Planung einzuschließen (Krätke, Wildner und Lanz 2012).

Um transnationale Produktionsräume in diesem Sinne zu erforschen, nehmen wir Materialitäten zum Ausgangspunkt – zum einen hochmobile Konsumgüter und ihre Produktionswege, zum anderen die gebauten städtischen Räume, die diese durchlaufen – und fragen nach den Bedingungen und steuernden Kräften für die stadträumliche Entwicklung einzelner Produktionsorte auf verschiedenen skalaren Ebenen. In verschiedenen Fallstudien sollen sowohl die gebauten Architekturen und Stadträume der Produktionsorte, als auch die räumlichen Beziehungsgeflechte und Reichweiten der AkteurInnen beleuchtet werden. Darüber hinaus fragen wir nach den Bedingungen der Raumproduktion: Welchen Einfluss haben globale Güter- und Wertschöpfungsketten auf den städtischen Raum der Produktionsorte und wie wirken sich lokale städtische Dynamiken auf die Produktionsorte und -strukturen aus? Wer plant und gestaltet diese städtischen Räume im Spannungsfeld zwischen lokal und global, zwischen Investitionsentscheidungen und Standortpolitik, zwischen städtebaulichen Entwicklungen *von oben* und *von unten* und zwischen formellen und informellen Ökonomien und Bautätigkeiten? Im Folgenden geben wir Einblicke in eine laufende Fallstudie aus der Bekleidungsindustrie und stellen einige Stationen eines grenzüberschreitenden Produktionsnetzwerks vor, das sich zwischen westeuropäischen Modeunternehmen und Märkten und Produktionsorten im Raum Istanbul aufspannt.

Made in Turkey.

Strukturen transnationaler Modeproduktion

Die Bekleidungsproduktion zählt zu den am stärksten globalisierten Industriesektoren. Aufgrund der arbeitsintensiven Fertigung sind hier das *Outsourcing* in Regionen mit niedrigen Lohnkosten wie auch das Wertschöpfungsgefälle innerhalb der Produktionsketten besonders ausgeprägt. Die führenden Einzelhändler und Markenunternehmen, die sich auf Design

und Marketing als verschlanktes Kerngeschäft konzentrieren, dominieren die Produktionsbeziehungen. Am anderen Ende der Ketten steht oft schlecht bezahlte oder informelle Arbeit unter prekären Bedingungen. Während der überwiegende Teil der Weltmarktproduktion in süd- und ostasiatischen Ländern stattfindet, hat sich auch der ost- und südosteuropäische Raum in den letzten 25 Jahren zu einer wichtigen Produktionsregion entwickelt – vor allem für den EU-Modemarkt, der von den kurzen Lieferzeiten profitiert. Die ehemals sozialistischen Staaten Europas, etwa Rumänien und Bulgarien, wurden seit den 1990er Jahren wegen ihrer niedrigen Lohnniveaus vor allem zu Standorten für arbeitsaufwändige Produktionsabschnitte. Die Türkei dagegen stieg seit der Liberalisierung ihrer Wirtschaft nach 1980 zu einem der weltweit wichtigsten Exportländer für Bekleidung auf, das mit Baumwollanbau, Textil- und Bekleidungsproduktion über breite Bereiche der textilen Kette verfügt. Das große Reservoir an Arbeitskräften im Land wird durch Migration und Flucht immer wieder neu gespeist. Viele türkische Unternehmen konnten dabei ihre Position innerhalb globaler Wertschöpfungsketten ausbauen: Anstelle der reinen Fertigung von Modellen ihrer Kundschaft übernehmen sie heute als *Full Package*-Anbieter die Organisation sämtlicher Produktionsschritte von Design über Materialeinkauf und Zuschnitt bis hin zum Nähen und *Finishing* (Neidik & Gereffi 2006). Dabei sticht das hohe Maß an *Subcontracting* und *Outsourcing* einzelner Arbeitsschritte heraus: zum einen an kleinere Unternehmen, die oft auf informelle Arbeit oder Heimarbeit zurückgreifen (Tokatli et al. 2011), zum anderen in Regionen mit geringeren Lohnkosten wie Südostanatolien, Bulgarien, Ägypten oder Marokko. Bekleidungsproduktion und Großhandel konzentrieren sich stark auf Istanbul, wo sich arbeitsteilige Produktionsnetzwerke über das Stadtgebiet und Umland erstrecken und einzelne Räume auf unterschiedliche Weise prägen.

Von Berlin nach Istanbul:

Stationen der Bekleidungsherstellung

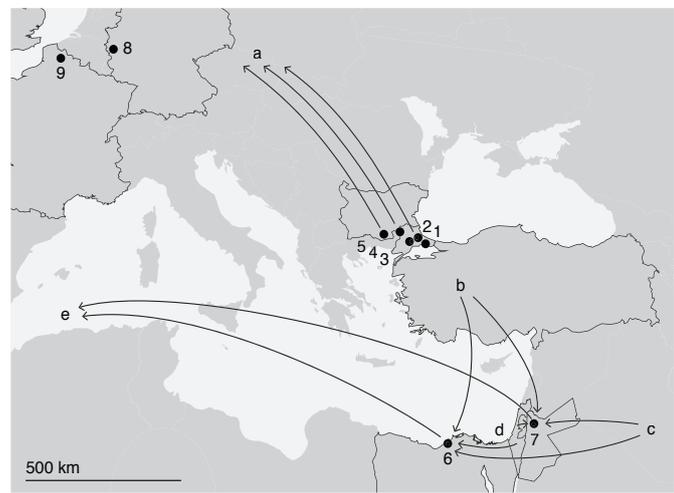
In der einst subkulturell geprägten Gegend um den Hackeschen Markt in Berlin haben sich in den letzten zehn Jahren zunehmend international agierende Modemarken und Einzelhandelsketten angesiedelt. Um die Verkaufsflächen zu maximieren, wachsen die Geschäfte über die ursprünglichen Ladenflächen hinaus tief in die Seitenflügel und Keller der meist gründerzeitlichen Gebäude – so die Läden von COS und & Other Stories, Töchtern der H&M-Gruppe. In der Kleidung, die hier angeboten wird, kann man häufig das Etikett *Made in Turkey* finden. Da die großen Modeketten ihren KundInnen heute bei jedem Besuch neue Modelle anbieten wollen, wurden die früher üblichen zwei bis vier Kollektionen im Jahr durch eine permanente Modeproduktion abgelöst. Dieses System – *Fast Fashion* – verlangt kurze Produktionszeiten und es gelang den türkischen ProduzentInnen, sich durch schnelle Auftragsabwicklung und kurze Wege eine bedeutende Marktposition gegenüber den asiatischen Konkurrenten zu sichern. Mittlerweile kaufen fast alle großen Modeketten einen Teil ihrer Produkte in der Türkei ein, oft fertige Modelle aus den Kollektionen der türkischen ProduzentInnen mit leichten

Anpassungen in Farbe oder Details. Die größten Abnehmer sind H&M und Inditex (Zara, Mango etc.) mit ihren weltweiten Filialnetzen.

Um permanent die neuen Angebote der Produktionsfirmen zu sichten und die Produktion vor Ort zu begleiten, unterhalten die großen internationalen Modeunternehmen eigene Einkaufsbüros in Istanbul oder arbeiten mit lokalen Agenturen zusammen. Ein bevorzugter Standort für diese Büros ist der Stadtteil Yenibosna im Westen Istanbuls, wo auch zahlreiche Bekleidungsunternehmen ihren Sitz haben – nur fünf Minuten vom Atatürk-Flughafen und eine halbe Fahrtstunde vom Stadtzentrum entfernt. In einem Gewerbegebiet entlang der Autobahn unterhält A, die Tochterfirma eines deutschen Versandhauses, ihr Einkaufsbüro, ebenso wie weitere deutsche Einzelhandelsketten und Modehäuser oder die weltgrößte Mode-Agentur Li&Fung aus Hongkong. Einkaufsbüro A befindet sich hinter blaugetöntem Spiegelglas in einem freistehenden, viergeschoßigen, kubischen Gebäude, das kein Firmenlogo trägt, aber durch die große Gebäudetiefe und sechs Lkw-Laderampen auf der Rückseite seine gewerbliche Funktion zu erkennen gibt: Neben der Büronutzung werden hier auch die Waren angeliefert, die in Fabriken und Werkstätten in der ganzen Türkei gefertigt werden, und auf ihre Qualität kontrolliert, bevor sie in die Zentralen oder Logistikzentren der vor allem deutschen Kundschaft gebracht werden.

Das Gegenstück zu den Einkaufsbüros der ausländischen Modefirmen sind die Showrooms in den Firmensitzen der türkischen Produktionsunternehmen. Dort werden die Kollektionen präsentiert, die größere Hersteller in der Regel in eigenen Designabteilungen erstellen. Solche *Headquarters* mit Showroom und Designabteilung befinden sich meist im engeren Stadtgebiet Istanbuls, um für die internationale Kundschaft gut erreichbar zu sein, z.B. im Stadtteil Merter etwas westlich der historischen Stadtgrenze. Hier befindet sich der Familienbetrieb von Herr B, der in zweiter Generation für westeuropäische und deutsche Firmen produziert. Wie viele andere ProduzentInnen hier betreibt er aber nur noch Zuschnitt und Endkontrolle unter dem eigenen Dach und gibt Nähen, Textildruck und Verzierungen an Subunternehmen weiter, die sich alle im näheren Umkreis von etwa 10 km befinden. Zwischen diesen Orten zirkulieren die halbfertigen Waren mit weißen Kleintransportern, die inzwischen zu einem typischen Anblick in Istanbuls innerstädtischen Produktionsgebieten geworden sind.

Der Stadtteil Merter ist sehr stark von der Dynamik der Bekleidungsindustrie in Istanbul geprägt. Das dicht bebaute Gewerbegebiet, das in den 1970ern ursprünglich für Möbelbetriebe auf freiem Feld geplant worden war, entwickelte sich mit dem Boom der 1980er zu einem wichtigen Produktionsgebiet für Bekleidung. Die Räume in den drei- bis fünfgeschoßigen Gewerbebauten, die auf schmalen, tiefen Parzellen in geschlossener Bauweise errichtet worden waren, eigneten sich ideal für kleinere Bekleidungsfabriken. Doch mit ihrer Expansion verlagerten viele Unternehmen die Produktion an die sich immer weiter nach Westen verschiebenden Stadtränder. Zudem hat der Mode-Großhandel die Produktionstätigkeit in Merter immer mehr verdrängt. Wie in



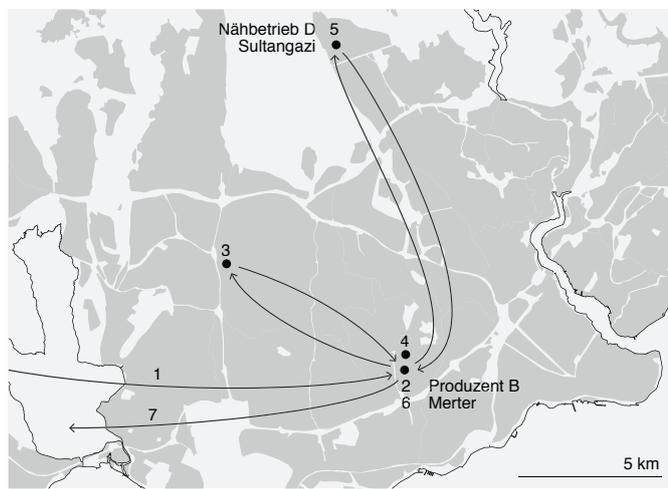
- Standorte der Unternehmensgruppe (C):
- (1) Hauptsitz in Beylikdüzü / Istanbul,
 - (2) Bekleidungsfabrik in der Europäischen Freihandelszone nahe Çorlu,
 - (3) Garn- und Strickfabrik nahe Çorlu,
 - (4) Bekleidungsfabrik in Edirne,
 - (5) Bekleidungsfabrik in Kardzhali/Bulgarien,
 - (6) Stoff- und Bekleidungsfabrik in Alexandria / Ägypten,
 - (7) Bekleidungsfabrik nahe Amman / Jordanien,
 - (8) Modeunternehmen in Aachen / Deutschland,
 - (9) Modegroßhandel in Lille / Frankreich.
- Güterwege, soweit bekannt: a Export nach Westeuropa,
 (B) Lieferung von Stoffen aus der Türkei,
 (C) Lieferung von Stoffen aus China und Indien,
 (D) Lieferung von Accessoires und Verpackungsmaterial aus Israel,
 (E) Export in die USA.

den zentrumsnahen Quartieren Laleli und Osmanbey verkaufen auch hier viele kleinere ProduzentInnen ihre Modelle in geringen Stückzahlen, typischerweise für den sogenannten Kofferhandel (Eder & Öz 2010), der heute in professionalisierter Form vor allem mit HändlerInnen aus dem osteuropäischen, postsowjetischen und arabischen Raum betrieben wird. Auf Verpackung und Transport der Einkäufe haben sich viele Kleinunternehmer spezialisiert, die vor allem in Laleli anzutreffen sind. Ein großer Teil der Exporte wird im Gepäckraum von Personenflügen transportiert, wofür die HändlerInnen oft zahlreiche Sitzplätze chartern. Auf diese Art von Handel ausgelegte Showrooms prägen inzwischen die Straßenzüge im südwestlichen Teil von Merter. Die Gebäude, teils Neubauten, teils umgebaute Fabriken, sind wie Shopping Malls organisiert, in denen zahlreiche AnbieterInnen kleine Präsentationsflächen mieten. Nach außen konkurrieren extravagante Fassadengestaltungen, unbekannte Markenlogos und Schaufensterflächen in allen Geschoßen um Aufmerksamkeit. Mit einem Verein lokaler Geschäftsleute setzt B sich dafür ein, Merter zu einem Modezentrum von Weltrang zu entwickeln. Dieser hat vor kurzem ein Projekt zur Aufwertung der öffentlichen Räume im Showroom-Areal angestoßen: Von der Stadtverwaltung Istanbuls werden nun Fußgängerzonen gestaltet und Richtlinien zur Fassadengestaltung aufgestellt.

Während also Einkauf, Großhandel, Design und Produktionsabwicklung noch in zentraleren Lagen Istanbuls stattfinden, hat sich die eigentliche Produktion größtenteils verlagert: Die Fabriken der großen Hersteller und ihre Auftragnehmerinnen arbeiten heute meist in Gegenden mit niedrigeren Kosten in und außerhalb der Stadt. So siedelten sich in der agrarisch geprägten Region Tekirdağ westlich von Istanbul seit 1990 zahlreiche große Textil- und Bekleidungsfabriken an, schwerpunktmäßig im Gebiet um die Städte Çorlu und Çerkezköy, nahe der Hauptverkehrsader in Richtung EU und knapp 100 km vom Zentrum Istanbuls entfernt. Hier konzentrieren sich auch die türkischen Produktionsanlagen des multinational aufgestellten Textilkonzerns C, der noch vor kurzem seinen Firmensitz in Merter hatte. Die Unternehmensgruppe betreibt westlich von Çorlu eine gigantische Garn- und Strickfabrik inklusive Färberei, sowie eine Textildruckerei. Den Großteil ihrer Bekleidungsproduktion hat sie jedoch in eigene Tochterunternehmen in Bulgarien, Jordanien und Ägypten ausgelagert. Wie viele große Textilkonzerne in der Türkei hat C sein Geschäftsfeld zudem auf andere profitträchtige Sparten wie Tourismus, Bauwesen und Energie erweitert. Hinzu kommt das Freizonen-Business: Der Konzern erwarb Ende der 1990er Jahre etwa 200ha Ackerland an der Europa-Autobahn nahe Çorlu und beantragte bei der türkischen Regierung den Status einer Freihandelszone, der vor allem Zoll- und Steuerbefreiungen für Exportunternehmen vorsieht. 2003 eröffnete die Europäische Freihandelszone, in der sich heute Unternehmen aus der Elektronik-, Automobil-, Chemie- und Textilbranche finden. Dazu gehört auch ein Tochterunternehmen von D, das in einer doppelstöckigen Fabrikhalle täglich bis zu 3.500 Herrenhosen und Anzugjacken produziert – vom Zuschnitt bis zur Verpackung. Die über 600 ArbeiterInnen werden täglich mit Firmenbussen aus den Städten und Dörfern der Region in die Zone gebracht. Nach einer Zollkontrolle an der einzigen Ausfahrt verlassen die Waren die Freizone über die Autobahn E80 per Lkw in Richtung Dänemark und Großbritannien.

Weitgehend vertikal integrierte Fabriken wie diese sind allerdings nicht typisch für die türkische Bekleidungsindustrie. Ihnen steht ein flexibles Produktionssystem zahlreicher kleiner, spezialisierter Betriebe gegenüber, dessen Wettbewerbsfähigkeit auf viele unterbezahlte und nicht sozialversicherte Arbeitskräfte gründet (Tokatli et al. 2011; Dedeoğlu 2008). Zusätzlich zur offiziellen Angabe von etwa 500 000 Beschäftigten in der Bekleidungs- und Schuhindustrie schätzt die *Clean Clothes Campaign* die Zahl nicht registrierter ArbeiterInnen auf 1,5 Millionen (Seckin et al. 2014). Der überwiegende Teil davon arbeitet in kleinen Zulieferbetrieben, den sogenannten Ateliers, und in Heimarbeit.

Die Bekleidungsindustrie Istanbuls beschäftigt einen großen Teil der zahlreichen ZuzüglerInnen aus Anatolien und dem Ausland. Die meisten Ateliers befinden sich im direkten Wohnumfeld dieser ArbeiterInnen, vor allem in den informell entstandenen und inzwischen dicht überbauten Gecekondu-Quartieren im Westen der Stadt. Dazu zählt auch der Stadtteil Sultangazi, der seit den späten 1970ern am nördlichen



- Eine Produktionskette des Bekleidungsproduzenten (B) und des Nähbetriebs (D):
- (1) Lieferung einfarbiger Stoffe aus Çorlu,
 - (2) Zuschnitt bei Produzent B in Merter,
 - (3) Textildruck in Güneşli,
 - (4) Stickerei in Merter,
 - (5) Zusammennähen der Teile in Sultangazi,
 - (6) Qualitätskontrolle, Bügeln und Verpacken bei Produzent (B),
 - (7) Lieferung zu den westeuropäischen Kunden.

Stadtrand in dichter Blockstruktur mit einfachen Wohnhäusern bebaut wurde. Seine Hauptstraße säumen sechs- bis siebengeschoßige Gewerbebauten mit vielen Nähbetrieben, die mit Transparenten an Fenstern und Fassaden verschiedene Jobs offerieren. D ist eines von zwei Subunternehmen, die in Sultangazi für den Produzenten B die Teile zusammennähen, die zuvor in Merter zugeschnitten und bestickt und in Güneşli bedruckt worden sind. Der Familienbetrieb liegt in einem Wohngebiet, das ebenfalls von kleinen Ateliers durchzogen ist. Im Souterrain eines fünfgeschoßigen Wohnhauses befindet sich seine Produktionslinie mit zehn Nähtischen. Hier arbeiten etwa 20 Beschäftigte, die alle in Sultangazi wohnen und zum Teil mit der Betreiberfamilie verwandt sind. Weil die Lage im Keller oder Souterrain sehr typisch für diese Art von Kleinbetrieben ist, hat sich im Türkischen der Begriff *merdivenaltu* – »unter der Treppe« – für informelle Produktion etabliert.

Informelle Heimarbeit und Familienbetriebe

Von großer Bedeutung für die türkische Exportproduktion ist das Reservoir informell beschäftigter Frauen, das vor allem durch Familienbetriebe oder Heimarbeit erschlossen wird (Dedeoğlu 2008). Die Heimarbeiterinnen organisieren sich um Mittelsmänner (oder -frauen) in lokalen Netzwerken, oft in Anbindung an kleine Ateliers vor Ort. Sie erledigen meist Arbeitsschritte am Ende des Produktionsprozesses, wie das Versäubern fertig genähter Kleidungsstücke oder die Veredelung durch Handarbeiten. Im Norden des Stadtteils Ümraniye auf der anatolischen Seite Istanbuls hat sich die Heimarbeiterinnengruppe um Frau E einen Raum gemietet und provisorisch hergerichtet, um die Arbeit gemeinsam zu erledigen. Er befindet sich im Erdgeschoß

eines fünfgeschoßigen Wohnhauses, mit direktem Zugang von der Straße. Um einen kleinen Ofen herum arbeiten zehn bis zwanzig Frauen mittleren Alters, die alle im Umkreis von 50 Metern leben – in einer kleinstädtisch anmutenden Siedlung aus überwiegend ein- bis dreigeschoßigen freistehenden Wohnhäusern, teils Gecekondus aus erster Generation. Sie arbeiten im Auftrag von drei Strickfabriken im Süden von Ümraniye, etwa 4 km entfernt, die unter anderem für deutsche und internationale Ketten (z.B. Zara) produzieren. E steht in Kontakt mit den Fabriken, sie organisiert die Arbeit und leitet sie an. Pro Stück verdienen die Frauen 10 bis 20 Kuruş (3 bis 6 Euro-Cent) und pro Tag bis zu 20 Lira (6,80 Euro). Die Ware wird meist täglich mit Kleintransportern in großen Säcken angeliefert. Die fertigen Stücke werden abgeholt, anschließend in den Fabriken gebügelt und verpackt, und dann direkt an die Abnehmer exportiert.

Auf den Transport der Mode haben sich einige Logistikunternehmen besonders spezialisiert, unter anderem das international agierende deutsche Unternehmen F, das einen Logistik-Hub im Industriegebiet von Beylikdüzü betreibt, im äußersten Westen Istanbuls nahe dem Hafen. Der Lkw-Transport von der Türkei nach Deutschland über Bulgarien, Rumänien, Ungarn und Österreich (oder alternativ über Bulgarien, Serbien, Kroatien, Slowenien und Österreich), dauert mit einem Fahrer fünf bis sechs Tage und per *express* – mit zwei Fahrern – etwa drei Tage. Ein besonderes Nadelöhr ist der Übertritt in die EU an der bulgarisch-türkischen Grenze, wo acht bis zehn Stunden Wartezeit in Kauf genommen werden müssen. Allerdings erhöhen sich aktuell die Wartezeiten an den Grenzen aufgrund der verstärkten Kontrollen auf versteckte Flüchtlinge. Da im Kontext von *Fast Fashion* die Geschwindigkeit des Transports entscheidend ist, spielt der Seetransport kaum eine Rolle. Nur im Süden Anatoliens produzierte Waren werden teils per Fähre von Mersin nach Genua verschifft, um die lange Lkw-Fahrt abzukürzen, und bei winterlichen Einschränkungen kann auf die Fähre von Istanbul nach Triest zurückgegriffen werden. Bei kleinen Mengen und besonders eiligen Lieferungen ist hingegen auch die Luftfracht von Bedeutung. Die großen deutschen Kunden empfangen die Ware meist in ihren Firmenzentralen und eigenen Logistikzentren, von wo aus die Kleidung dann in den Einzelhandel verteilt wird.

Diese Schlaglichter auf einige Produktionsorte und Umschlagplätze innerhalb transnationaler Produktionsnetzwerke verdeutlichen die signifikanten Maßstabssprünge in Städtebau und Architektur ebenso wie in den räumlichen Aktionsradien der AkteurInnen. Dabei tritt die räumliche und zeitliche Verflechtung lokaler und globaler Entwicklungen durch die Reskalierung ökonomischer Prozesse hervor. Die sehr verschiedenartigen stadträumlichen Situationen und Transformationsdynamiken der Orte erscheinen in vieler Hinsicht konstituiert durch – und konstitutiv für – transnationale Beziehungsgeflechte, innerhalb derer eine Vielfalt von AkteurInnen mit höchst unterschiedlichen Handlungsspielräumen und Interessenlagen zusammenwirkt. Wie diese translokalen Wechselwirkungen die Entwicklung der jeweiligen Stadträume und ihre planerische Regulation auf

verschiedenen Maßstabsebenen beeinflussen, verdient genauere Erforschung. Mehr Transparenz in den Produktionsbeziehungen wäre aber auch im Sinne von Frau E und ihrer Nachbarinnen am Stadtrand von Istanbul. Sie würden es befürworten, dass die KäuferInnen der Kleidung – zum Beispiel am Hackeschen Markt in Berlin – erfahren, wo und von wem sie bearbeitet wurde.

Anke Hagemann studierte Architektur in Berlin. Sie war Mitbegründerin der Zeitschrift *An Architektur und Mitarbeiterin im Ausstellungsprojekt Schrumpfende Städte*. Als wissenschaftliche Mitarbeiterin lehrte sie Architekturtheorie an der ETH Zürich, sowie *Urban Design* an der HCU Hamburg und an der TU Berlin. Zurzeit arbeitet sie an ihrem Dissertationsprojekt *Vom Flagshipstore zum Sweatshop*. Lokale Räume und globale Netzwerke internationaler Arbeitsteilung in der Modeindustrie. Ab Oktober 2016 wird sie gemeinsam mit Elke Beyer im DFG-geförderten Forschungsprojekt *Transnationale Produktionsräume an der Habitat Unit der TU Berlin beschäftigt sein* (<http://habitat-unit.de/en/research/transnational-production-spaces>).

Elke Beyer ist Historikerin und Stadtforscherin. Sie studierte *Neuere und Osteuropäische Geschichte* in Köln und war wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt *Schrumpfende Städte in Berlin*. Sie lehrte am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur der ETH Zürich zu Architektur in der Nachkriegszeit, gefolgt von Forschungsaufenthalten am Moskauer Architekturinstitut für ihre Dissertation zur *Planung von Stadtzentren in der UdSSR in den 1960ern*. Weitere jüngere Arbeitsschwerpunkte: *Architektur und Planung von Ferienorten (Holidays after the Fall. Seaside Architecture and Urbanism in Bulgaria and Croatia, mit Anke Hagemann und Michael Zinganel, Berlin 2013)* und *globaler Wissenstransfer in Architektur und Planung*. Seit 2013 ist sie an der *Historischen Forschungsstelle des Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung in Erkner bei Berlin tätig und derzeit in Elternzeit*.

Literatur

- Dedeoğlu, Saniye (2008): *Women Workers in Turkey: Global Industrial Production in Istanbul*. London: Tauris Academic Studies.
- Fischer, Karin; Reiner, Christian & Staritz, Cornelia (2010): Einleitung. Globale Güterketten, weltweite Arbeitsteilung und ungleiche Entwicklung. In: *Globale Güterketten. Weltweite Arbeitsteilung und ungleiche Entwicklung*, S. 7-23. Wien: Promedia.
- Kratke, Stefan; Wildner, Kathrin & Lanz, Stephan (2012): *The Transnationality of Cities: Concepts, Dimensions and Research Fields*. An Introduction. In: *Transnationalism and Urbanism*, S. 1-30. New York u.a.: Routledge.
- Massey, Doreen (2004): *Geographies of Responsibility*. In: *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 86, Nr. 1 (März): S. 5-18.
- Neidik, Binnur & Gereffi, Gary (2006): *Explaining Turkey's Emergence and Sustained Competitiveness as a Full-Package Supplier of Apparel*. In: *Environment and Planning A* 38, Nr. 12: S. 2285-2303.
- Seckin, Bilge, u.a. (2014): *Country Profile Turkey*. Clean Clothes Campaign. Verfügbar unter: www.cleanclothes.org/livingwage/stitched-up-factsheets/stitched-up-turkey-factsheet [Stand: 26. August 2015].
- Tokatli, Nebahat, Ömür Kızılgün und Jinsook Erin Cho (2011): *The Clothing Industry in Istanbul in the Era of Globalisation and Fast Fashion*. In: *Urban Studies* 48, Nr. 6 (Mai): S. 1201-1215.

The City of TALLINN, its OLD CITY Harbour and Millions of PASSENGERS

Hafen, Tourismus, Mobilitätsströme, Tallinn, Helsinki, Pfade, Verkehrsknotenpunkte, Kaufkraft, Stadtlandschaft



The harbour as the mid-point of an hourglass, at which diverse fluxes of passengers intersect and mingle.

Photo and Data: Port of Tallinn Ltd., graphic: Hieslmair and Zinganel.

The flows embedded within Tallinn’s old city harbour indicate in various ways how mobility nodes order, (de)synchronise and affect both urban fabric and social encounters. Various trajectories of movement and change are thereby intensified and particularly emplaced. What do these trajectories or lines tell us about interactions within the surrounding city?

Roads and streets appear on maps as lines or paths with different textures. A bird's-eye view suspends the frictions immediately activated by taking a walk or a slow drive, or doing some other kind of physical practice, i.e. by inscribing in one's location *lines* that articulate the shifting intersections of various social, spatial and affective registers (Ingold 2007, Massey 2005, Stewart 2014). The city of Tallinn (population 440 000) and its busy old city harbour reveal particular aspects of mobility patterns that depart from, or circulate within Estonia in multiple directions.

Like the city itself, the harbour evolved over centuries, in periods of upheaval or relative stability, as a major mobility hub. The collapse of the USSR brought about a radical shift in the broader political regimes and socio-economic paths and forces in which the hub is embedded, and thus also in its geographical focus. It is helpful to imagine the harbour as the mid-point of an *hourglass*, at which diverse fluxes intersect and mingle before individually continuing their way along disparate trajectories. Seen in this light, distinctions between motorways, city streets, transitions within terminals and situations on ferries become blurred. A dotted line or an anchor sign on a map can hardly explain the multifaceted and metamorphic mediations that a harbour effects on transnational movements and urban fabrics. Major trajectories are busy and notable corridors while smaller ones may be overlooked. One may hop like a grasshopper from one metropolitan airport to the next, or move along roads as intently as an ant trying to find the right direction or, perhaps, getting lost. Both these different movement modes affect spatial structures and personal experience. Thus, *lines* are important inasmuch as they interlink various social and spatial registers of coexistence within a particular environment. Ingold (2007) argues that to proceed along lines brings together walking, weaving, observing, drawing, and storytelling; and also that life is consequently lived along paths – or »practiced lines« as he calls them – around which people construct the meaning of their respective worlds. Such paths or practices are accordingly a part of fluid space, material flow and socio-political movements, and they contribute to our continual individual and social reconfiguration (Ingold 2011).

The city of Tallinn and its old harbour mark a point of origin and, simultaneously, the margins of international transit corridors, i.e. of the motorways E20, E67 and E263 leading east (e.g. to St. Petersburg) and south (e.g. to Riga). Maritime ferry links assure access to the motorways E18, E12 and E75, which run north, and to the E4, which runs via Stockholm and the Øresund Bridge to Western Europe. They thus exist within the wider logistics and mobility network, and are influenced and subsequently (re)configured in view of these dynamic trajectories. The fall of the Iron Curtain radically altered the strategic planning of international transport corridors as well as the travel-related opportunities of individual citizens. Links with Northern and Western Europe multiplied and strengthened while those with the former East bloc, in particular with the USSR, diminished in number and importance. This radical shift left certain traces on recent initiatives bound up with transnational mobility. Tallinn's harbour has been radically altered by the strategic economic interventions and tactical

moves of the post-Cold War period, and therefore clearly illustrates certain trends and global frictions. The circulation of goods has intensified, and the requisite transport links resp. their capacity hence have mostly been improved, and most spatiotemporal distances have thereby been shrunk. This acceleration of mobility driven by multiple infrastructures forges opportunities as well as challenges in everyday life. It seems appropriate therefore to turn the spotlight on some aspects of the road as a *register*, i.e. to pay attention to the energetic life of this emergent object (Stewart 2014). This paper seeks to valorise a modest dimension of the register by focusing on contact zones/lines between circulation, social formations, events and the rationales of city planning, as manifest in the old city harbour of Tallinn. The reader is invited to follow a few entangled nodes and paths through the city of Tallinn, where international fluxes accelerated by the harbour are materialised and integrated in the urban and social fabric.

Emplacement of Harbour Related Flows

Harbour terminals and ships emplace passages and paths of transnational movement. These temporary emplacements are distributed along trajectories in which halts, traffic jams and forward movements are imprinted. Tallinn has a relatively large passenger and freight harbour just next to the city centre (see Fig. 1). The fragmentation of Tallinn's urban space co-exists with networked infrastructures, which accelerate mobile circuits and simultaneously generate splintered terrains (see also Graham and Marvin 2001). Tallinn's harbour may often appear to be an out-of-place entity generating frictions and artificial barriers in the city. The main trajectories of the old port's growth may reveal some dimensions of mobility-related urban development.

Archive photos of Tallinn's harbour (such as those reproduced in Helenurm et al, 2003) document the process by which the simple pier-type structure was superseded and partly replaced by 2- and 3-storey terminal buildings extending onto the waterfront. The passage of people and goods was transferred to elevated corridors and electrical elevators. Noisy industrial cranes as well as cargoes of timber and import cars ceded place to tourism-oriented ferries and buses. About 38,000 passengers passed through the port in 1938 yet by 2015 this number had risen to circa 9.3 million people, the majority of whom travelled to Helsinki while the rest was either booked on cruise ships, or en route to Stockholm or St. Petersburg. Regular ferries complete the Helsinki–Tallinn run within 2 hours, the older and larger ships still take 3.5 hours while the hydrofoils foreseen for the near future will take only 30 minutes. To cite just one example, some 50,000 people passed through Tallinn's old city harbour on 15 July 2015. There are four medium-size hotels located just next to the harbour terminals. The huge growth over the last 80 years was not linear. Soviet occupation largely put an end to travel and trade connections with the West bloc while the waterfront and harbour were reserved mainly for industrial or military purposes. In 1956, no more than circa 200 foreign tourists visited Estonia. Yet by 1966, following liberalisation of the Soviet regime under Khrushchev, some 15400 tourists had visited the city (96% of them from Finland). In 1983, 97,000

tourists (79% of them Finns) passed through the port (Pajur et al 2005). The symbolic re-opening of the maritime frontiers and the Tallinn–Helsinki ferry link took place on 7 June 1965. In 1980, the passenger terminal (like other infrastructure in Tallinn) was extended, because the city was to host sailing regattas that year, in the framework of the Moscow Summer Olympics. The new terminal was designed to cope with half a million passengers annually and plans for opening up the city's waterfront were likewise made and implemented in time for the international event. However, the anticipated visitor numbers did not materialise, in part, because many states joined in the USA-led boycott of the Olympic Games in protest against the Soviet invasion of Afghanistan.

The expansion of passenger terminals in Tallinn's old city harbour kept pace with the gradual lifting of international visa and trade restrictions after the collapse of the Iron Curtain. The former state-owned passenger and freight line ESCO (Estonian Shipping Company) was restructured and privatised under the name Tallink. The company proved successful, underwent several mergers and then, in 2006, bought the rival Silja passenger line from the Finnish company Sea Containers Ltd. It is currently the largest passenger company operating in the Baltic Sea region. Additional moorings were acquired and new harbour terminals built to accommodate this increase in traffic. According to architect Irina Raud, harbour terminals generally are experienced along situated directions of mobility, depending on whether people are arriving in or leaving the city. The design of Tallinn's harbour terminals accentuates the contrast between the iron ships and warm tactile surfaces and effects in the passenger terminals (e.g. wooden floors, lighting). Extensive glazing in the departure hall invites one to take a last lingering look at the historic centre of Tallinn. After all, the sea-view can be enjoyed later, on board. Besides facilitating consumption and access, port terminals are spaces for the control of state borders and their design must accommodate all such functions. However, visa restrictions were increasingly revoked after 1989, so several checkpoints have since ceded place to small boutiques.

Terminal D, the busiest with its 8 million passengers per year, is presently able to emplace the flow of 4,000 passengers per hour but plans are in place to increase its capacity to 6,000 travellers per hour. Instead of the many currently dispersed (alcohol) outlets, the harbour operators and Tallink hope to create a more mall-style shopping experience on the port terrain. Amsterdam Airport Schiphol serves as a model, since its entrance hall is designed as a city plaza where all kind of movements can take place and quasi-tolerance or disinterest is enhanced (Cresswell 2006). The circulation of alcohol is a remarkable feature of Tallinn-Helsinki ferry trips, namely because *booze* in Estonia costs about three times less than in Finland. Actually, some of the cheap alcohol sold in the terminal is imported in bulk from Finland then shipped back across the Gulf by individuals. People load their trolleys and vehicles full of alcohol or even have pre-ordered boxes delivered to the terminal's departure gate. Many large tourist buses drive to the Super Alko shops to load up with boxes of drinks. Each Tallink ferry can accommodate up to 2,000 passengers and hundreds of

(cargo) vehicles. The integration of two transport modes optimises profit yet simultaneously keeps the cost of passenger tickets relatively low. Cruise ship-related tourism is largely seasonal, occurring from May until mid October. More than 8,000 cruise-tourists may then visit the city of Tallinn daily and 25 per cent of them may additionally take a sightseeing trip to the Lahemaa National Park. However, the total passenger flow of cruise ships accounts for only 0.5% of the annual travel flows in the old harbour terminals.

Trajectories' Interventions in Public Space

Fluxes embedded in ships are *digested* by the urban tissue of streets and roads, or manifest (= become tangible) disturbingly, as traffic jams or unpleasant encounters traffic jams and unpleasant encounters. Some passengers try to leave the port terrain as fast as possible. Departing people and vehicles often arrive in good time, if their trip was well planned. The pattern either of rushing through the terminal or hanging around there while awaiting one's own departure or the arrival of a friend later extends beyond or is dispersed around the harbour terminal building. Thus, the rhythmic assemblage of ferry schedules affects maritime and urban space. There is a small square with a few benches and trees alongside Terminal D where people waiting on an evening to depart on the only daily ferry to Helsinki or Stockholm spend some time, if the weather allows. People gather and disperse there in rhythm with the ferry timetable. The busy node becomes suddenly quiet until the next waves of mobility wash over it. It serves as a point of overlap, where flows within the harbour terrain mingle with the broader urban tissue, and it therefore seemed an apt location for an installation initiative featuring the diverse situations and stories that unfold there. This installation was designed and realised in collaboration with Michael Hieslmair and Michael Zinganel, and presented during Tallinn Architecture Biennale (TAB) in September 2015. About thirty short interviews and several site observations were conducted for this purpose. Then seven stories and their attendant lines of movement were translated into material form in order to prompt further interactions (Fig. 2). Composed of recorded narratives that explain the various motives for, and rhythms of individuals' movement, and of yellow-painted timber beams that symbolise their various trajectories, the installation reveals *inter alia* the waiting practices of a Polish truck driver, the shift-work of a former teacher, the mundane travel habits of a migrant worker and the tactics of a flea-market trader. It highlights contrasts between materialised paths and the mood of various situations.

The installation indicates that ruptures and opportunities arising in relation with economic and political regimes become entangled with imprinted patterns of travel. Paths triggered by obligations (e.g. family or civic duties, paid employment, etc.) co-exist with the more ludic ones driven by leisure and pleasure seeking. Lines of movement are embedded in personal experience of events, friendships, treasure hunts, moments of boredom, memories and sudden encounters. The heterotopic harbour is thus dispersed in time and space, and thereby takes the form of multiple mobility terrains that facilitate affinity as well as distance. The installation rendered visible a few just-in-

time practices. The mobile coffee bar often arrives only a few minutes before people start to exit the terminal and finds a suitable place to set up on the main passageway. One of several trishaw drivers turns up in good time to offer his services to arriving passengers, and switches on a particular signature tune to catch their attention. Some mornings he takes a nap while awaiting the arrival of the morning ferry. In summertime, he parks his hybrid vehicle on the waterfront and sleeps no more than a few hours each day, working a tight schedule as long as the high season lasts. He is quite happy with the current salary but dreams about soon buying a trishaw of his own, which would be more profitable than having to rent one.

In the interviewees' narratives, ferries figure as floating terrains that offer many fleeting opportunities for creating some kind of comforts, or for moving around and consuming. However, for employees doing two-week shifts on the Tallinn–Stockholm link, who are allowed to disembark for just a few hours at a time in each port, the ferry becomes a temporary home.

Streetscapes and Trajectories of Urban Change

Influxes related to arriving ferries express a kind of controlled intensity in the harbour terrain. Hundreds of cars and thousands of people are fed through the hourglass before dispersing in the urban fabric. Traffic signs and GPS-navigation devices direct trucks to circumvent the city centre. Tourist buses make a short stop in front of the terminal to gather up their faithful groups. However, vehicles coming from the ferry also generate traffic jams during the city's peak hours, and orientation is an issue if people exit the terminal and start to walk towards the old town centre. Church spires and shiny high-rise buildings give the impression that the distance is modest. Hesitation can be minimised by following others on well-trodden paths. Here, I follow people on one of these well-trodden paths and additionally articulate my own know-how (Fig. 3), which renders durable accumulations and social encounters visible within urban space. Massey (2005) argues that time and space should be conjoined ontologically: »space as the dimension of multiple trajectories, simultaneity of stories-so-far. Space as the dimension of a multiplicity of durations« (Massey 2005, p. 24).

Tourists on foot often encounter trishaw drivers and semi-legal taxi drivers, who propose a faster trip. People get by without maps, simply by reading the cityscape and watching what others do. Trolley wheels rumble, and people's bags are still empty enough to accommodate further shopping. The first 150 metres take one past parking lots and a hotel. Chartered tourist buses line up before setting off on package holidays or excursions, possibly in Estonian seaside resorts or national parks. White stripes on the asphalt encourage people to head for the Norde Centrum and Rimi-Store, where many Finnish tourists buy food products before returning home. Many people walk even further, to the seashore dotted with port facilities. On the other side of the road, on the ground floor of a narrow apartment building, there are small boutiques. The following commodities are available in this part of the streetscape: alcohol, meat products, knitted handicrafts, striptease, haircuts and beauty treatments. Often, women call out from across the street,

inviting people to do business. A female hawker walks around with a plastic bag, plying various things for purchase. Then seawater comes into view again, next to another hotel: the Admiralty Basin, a former shipyard, has already been turned into a marina, as the centrepiece of a new, up-market district still under development. Almost every day, two elderly women sit on the corner of the Basin, holding a small plastic box in their hands and hoping for donations from generous tourists. They have agreed to stick to a certain timetable so each of them can have an equal share in this site of potential additional income and social interaction. The women chose to wait in this pedestrian zone because many tourists pass by and because they feel safe under the persistent gaze of the harbour's surveillance cameras.

Some tourists become confused at this corner of the Admiralty Basin, because hoardings around the large construction site – the future *Porto Franco* retail and office development – make it difficult to see which direction to take. This controversial real estate project recently benefited from a legal ruling on amendments to the original plans, meaning residential spaces will not be built and public street space will be considerably diminished. People find their way between the hoardings and a new office building called *Navigator*, although a major junction – the intersection of the 3+3 traffic-line street Ahtri and Mere Boulevard – interrupts an otherwise smooth path. Mere Boulevard figures in the master plan as the main axis linking the city and the waterfront. The so-called City Hall built as a theatre and concert hall and a conference venue on occasion of the sailing contest of the Moscow Olympic Games in 1980 was meant to draw people down the Boulevard to the seafront. But being vacant today it offers little in the way of attractions. The winners of an international architecture competition held in 1988–89 designated this street and its environs a post-industrial quarter for commercial services, and tram and pedestrian use only (Ruudi 2015). Today's walkers turning here towards the city centre can glimpse the flickering facade of the international style skyscraper Hotel Viru. The current streetscape emplaces the following functions: the 24/7 bar-restaurant *Madonna*, the fancy quality restaurant *Õ* (*Night* in Estonian), the pub *Scotland Yard*, the off-licence *Liviko*, a hair-dresser's, an Italian pizzeria-bistro, and signs pointing out striptease clubs and currency exchange. Pavements are rather narrow relative to the breadth of Mere Boulevard. In peak season tourist buses struggle to find parking lots on the opposite side of the street at the entrance to the beautiful picturesque old town centre. The Russian Cultural Centre with its ground floor *Troika* restaurant attracts – and thus heightens the public profile of – Tallinn's largest ethnic minority.

Nearby is Viru Square, Tallinn's busiest traffic junction and currently quasi a roundabout for cars and trams. The Tallinn Architecture Biennale of 2015 chose this terrain for its Vision Competition, the brief for which was to propose solutions for the time when self-driven cars, lights and trams will have taken over our streets. As their main trajectory of change, most entrants proposed to remove cars from the Square, and to create both slow spaces (e.g. for walks and rest) and interactive interfaces (e.g. street light that react to modes and moods of

movement). Mere Boulevard and Viru Square are the focus of the ambiguous *City Main Street* project, which is to be completed by 2018, when the Republic of Estonia will celebrate its Centenary. For the moment, however, the passionate tourist has to make a U-turn to reach the Hotel Viru. This important node is emblematic of the connections between harbour-related influxes and the rest of the city, and how they are embedded in socio-economic regimes. The rise in numbers of foreign (mainly Finnish) tourists in the 1960s prompted the construction of this new modern hotel between 1969 and 1972. Several hundred Finnish construction engineers arrived in Estonia for this project and generated particular flows of know-how, trade and evolving (family) affinities. In the documentary film *Viru. The Embassy of Freedom* (Dir. M. Kilumets, 2013) the hotel is described as an oasis in the USSR, since it offered limited access to exceptionally high standards of food and entertainment. For Finns, the hotel was synonymous with a trip to Estonia, because the word *Viru* is Finnish for *Estonia* and also there was no other international hotel in Tallinn until completion of the Olümpia in 1980. The Soviet Committee for State Security (KGB) benefited enormously from the concentration of foreigners in the city. This part of the Hotel Viru's history remains visible in the KGB museum on its top floor as well as in its *Hard Currency Bar* (Valuutabaar).

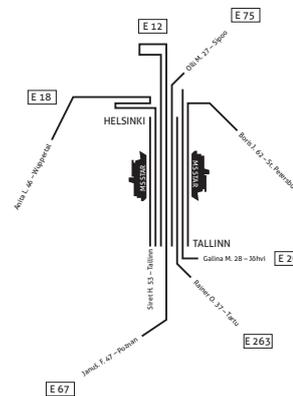
The Hotel's commoditised history stands alongside the modern Viru Keskus shopping centre, built in 1995 on a former car park and mini-bus transport site, and enlarged in 2004 to its present form. It includes a parking house and an underground public bus terminal. This shopping centre is part of the total 988,000 m² of retail surface available to the country's 1.3 million inhabitants (Koovit et al 2016). Some simple arithmetic suffices to show that each citizen of Tallinn has 1.85 m² of shopping terrain at her or his disposal, considerably more than counterparts in the other two Baltic countries and elsewhere in Europe. The influx of tourists via the harbour is certainly a main driver of major shopping mall development in the city. Three large hotels with many hundreds of beds are located close to Viru Square. The intensive influx of tourists has strikingly altered the streetscape of the historic city centre, spawning amber jewellery shops, themed *Hanseatic-era* restaurants, and pubs screening football matches as its most visible signs. However, urban terrain devoted to everyday practices and social encounters still exists in parallel.

More Than A Splintered Hourglass?

Lines are generated by the multiple movements of objects, affects and people. The harbour and its terminals figure as a dynamic field of spatial mooring between transnational flows and urban fabric. The practiced lines of travelling with their attendant stories are part of the meaning-making process. These lines of experience enable comparisons and produce some markers of identification. People create spatiotemporal tactics to realise their trips, gather tips and accumulate experiences. However, mundane paths appear together with broader trajectories of change, thus transforming urban durations along multiple emplacements. This trend is rendered visible by multiple accumulations and commodification strategies that harness the

accelerated circuits of tourism and logistics. The port and the waterfront reassembled *heterotopic* characteristics in the Cold War era. And even two decades after the rupture of the former political-economic regime, this terrain of movement remains partly out of place and is quasi rejected by the surrounding urban fabric. Emergent lines assembling the harbour terrain and the city exist in visions and in mundane tactics. It remains to be seen what will prove lasting in this urban space.

Tarmo Pikner holds doctoral degree in human geography from the University of Oulu. The thesis focused on cross-border urban networks in the Baltic Sea area. Currently he works as research fellow at the Centre for Landscape and Culture at Tallinn University. His research topics include urban cultures, sociality of infrastructures, and affects of late modernity. Pikner has published in several peer-reviewed journals and edited books. He also holds lectures at the MA-program of Urban Governance at Tallinn University.



References

- Boyer, M. Christine (2008): The Many Mirrors of Foucault and Their Architectural Reflections. In: DeHaene, Michiel & De Cauter, Lieven (Eds.): *Heterotopia and the City: Public Space in A Postcivil Society*. London: Routledge, p. 52-73.
- Cresswell, Tim (2006): *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. London: Routledge.
- Graham, Stephen and Simon Marvin (2001): *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.
- Helenurm, Andrus et al. (2005): *Time in and around the port of Tallinn*. Port of Tallinn, Ajakirjade Kirjastus AS.
- Ingold, Tim (2007): *Lines. A Brief History*. London: Routledge.
- Ingold, Tim (2011): *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. London: Routledge.
- Koovit, Kaja et. al. (2016). Baltimaade kaubanduspindade võrdlus. Eesti teeb ilma, aga kaotused terendavad. *Delfi Ärileht*, 9 February.
- Massey, Doreen (2005): *For Space*. London: Sage.
- Pajur, Ago et.al. (2005): *Eesti ajalugu VI Vabadussõjast taasiseseisvumiseni*. Tartu: Ilmamaa.
- Ruudi, Ingrid (2015): Visions for a New Society. In: Ingrid, Ruudi (Ed.) *Unbuilt. Visions for a New Society 1986-1994*. Estonian Architecture Museum, pp. 20-32.
- Stewart, Kathleen (2014): Road Register. In: *Cultural Geographies*, 21, pp. 549-563.
- Stickells, Lee (2008): Flow Urbanism: The Heterotopia of Flows. In: DeHaene, Michiel & De Cauter, Lieven (Eds.): *Heterotopia and The City: Public Space in A Postcivil Society*. London: Routledge, p. 247-258.

Der LETZTE Europäer

Rumänien, Arbeitsmigration,
Autobahnen, Grenzen, Kontrolllegime,
Kleinbusse, Informalität



Ein entschlossener Rumäne fährt Menschen und Waren in tagelangen Touren 4000 Kilometer nach Portugal und zurück. Wer ihn begleitet, kommt auf die Idee, dass es einen europäischen Traum gibt, der nicht stirbt.



Alle Fotos – Thomas Grabka

Der Held dieser Geschichte sieht älter aus, als er ist, 34, er hat kräftige Oberarme, ein sanftes Gemüt, und er weiß, was viele Leute hören, wenn einer Rumänien sagt. Es gibt in Europa Länder mit einem schlechten Ruf, es gibt welche mit einem sehr schlechten Ruf, und dann gibt es da noch Rumänien. Ein Land in dem der Leiter der Antikorruptionsbehörde wegen des Verdachts auf Korruption zurücktreten muss. In dem der Ministerpräsident als Geldwäscher beschuldigt wird. Letzter Platz beim Zahnpastaverbrauch in der EU. Weit vorn beim Alkoholverbrauch. Solche Sachen, unser Mann kennt sie alle, weil er herkommt in Europa. Im Politiksprech könnte man sagen: Er ist ständig auf Achse für die Vertiefung der Europäischen Union.

1992 hatte Rumänien noch 23 Millionen Einwohner, heute sind es 4 Millionen weniger. Die Ausgereisten profitieren davon, dass es in Europa eine nicht erklärte Arbeitsteilung gibt, die ungefähr so geht: Überall, wo keine gebildeten Kräfte, sondern eher Ungebildete, Kräftige gebraucht werden, rufen die Arbeitgeber nach Rumänen. Auch die Deutschen. Ohne Rumänen stünden Schlachthofbetreiber brusttief in ihren Schweinehälften. Den schönen deutschen Bau- und Ausbauboom könnten Immobilienentwickler vergessen ohne Rumänen. Den geliebten Spargel ernten sie auch und die Kartoffeln noch dazu. Aus ihrer Sicht ist alles besser, als in Rumänien zu bleiben. Und deshalb ist Abhauen von zu Hause so ziemlich das Rumänischste, was man machen kann. Und das ist gar nicht schwer.

Man steigt in einen dieser Minibusse und klappert gen Westen. Die Busse gibt es zu Hunderten, in jeder rumänischen Stadt. Deutschland, einfache Fahrt, 70 Euro. Holland 80 Euro, Belgien 80 Euro, Frankreich, Italien, Portugal 120 Euro. Eine riesige rumänische Kleinbusarmada fährt seit Jahren durch Europa. Und hier kommt der Held dieser Geschichte ins Spiel, ein Held der Freizügigkeit, ein Held der Marktwirtschaft, irgendwie, auf seine Weise: ein Held Europas. Er soll Viktor Talic heißen, sein Klarname stünde hier nicht gut, er geriete in Gefahr, verfolgt zu werden, wie das Helden oft geschieht.

Viktor Talic macht Portugal

Er fährt nicht nur den Bus, er ist auch Spediteur, Geldtransporter, Bote, Hehler, Fernmelder. Mit acht Landsleuten an Bord seines Mercedes-Sprinters bewegt er Menschen und Waren von A: Rumänien, nach B: Portugal, wohin es viele Rumänen verschlagen hat. Einige seiner Kunden versuchen zum ersten Mal ihr Glück im Ausland; andere gehen kurz zum Spargelstechen, zu Baustellen, in Tiefkühlkostfabriken, sonst wie auf Montage; wieder andere waren nur kurz in der Heimat, weil sie Papierkram in Bukarest erledigen mussten, sie hauen nicht ab, sondern fahren nach Hause, wenn sie nach Portugal fahren.

Talics Laderaum ist voll mit Paketen, immer. Er transportiert Geschenke an die Verwandten in der Fremde. Selbstgeschlachtetes, Selbstgenähtes, vor allem Selbstgebranntes. Alles, ganz gleich, ob Paket oder Mensch, wird an die Haustür gebracht. Ganz egal wo in Portugal. Es gibt keine Quittungen, keine Belege, aber auch nie Probleme. Auch nicht, wenn jemand Talic einen Halbjahresverdienst gibt, um ihn

der Familie zu bringen.

Viktor Talic steht Mitte Mai im Stadtzentrum von Satu Mare, seiner Heimatstadt im Nordwesten Rumäniens. Er ist mit seinem Bus gekommen, die Kunden sind alle pünktlich, alle geduscht, alle etwas melancholisch, und alle haben mehr als den verabredeten einen Koffer dabei. Sieben Träume vom Westen. Ein junges Ehepaar und ein altes, eine schwere Frau, die während der 50-stündigen Fahrt kein einziges Wort sagen wird, dazu ein hagerer, dünner Typ, wie er in Hollywood gern in der Rolle des terroristischen Schläfers eingesetzt wird, und ein hübsches Mädchen in einer weiß glänzenden, paillettenbesetzten Aufmachung, die eigentlich ein Trainingsanzug ist.

Von allen Fahrern in Satu Mare verkauft Talic die härteste Tour. Von hier nach Portugal sind es – auf seinem Weg – knapp 4.000 Kilometer. Talic fährt eine ausgeklügelte, über Jahre optimierte Route, seit zehn Jahren ist er im Geschäft. Italien, obwohl es kürzer wäre, wird gemieden, weil die Carabinieri in der Vergangenheit rumänische Autos bei kleinsten Unstimmigkeiten konfiszierten. Die Fahrer bekamen einen Zettel mit der Information, dass ihr Auto erst mal weg sei und sie auf eine Gerichtsverhandlung warten müssten. Aber warten? Auf ein Gericht in Italien? Lieber fährt Talic 500 Kilometer mehr.

Endstation ist immer Portimão an der südwestlichen Spitze Europas, Talics Mutter ist dort mittlerweile hingezogen. Westlicher geht es in Europa kaum. Die Fahrt dauert 50 Stunden, und das erste rumänische Wort, das man lernen wird, ist *cinci*, das heißt fünf. Genau so viele Minuten macht Viktor Talic Pause nach dem Tanken. Das zweite Wort ist *cincisprezece*, das heißt fünfzehn, so lange dauern die Essenspausen. Schlafzeit? Ist nur einmal geplant. Drei Stunden irgendwo in Nordspanien. Übermorgen. Den Rest der Zeit ist er wach.

»Verrückt, was?«, fragt Talic. 50 Stunden am Stück, 4.000 Kilometer durch Europa. In einem alten grünen Mercedes-Sprinter, der 1,2 Millionen Kilometer auf der Uhr hat. Innen bretharte, abgewetzte Sitze, hinten ein zweiachsiger Anhänger, auch voll beladen. Dazu, als Extraballast, rumänischer Discopop in bestialischer Lautstärke, in Endlosschleife und pausenlos, damit Talic nicht einschläft, ehe Nordspanien erreicht ist.

In Frankreich keine Autobahn. Zu teuer. Durch das größte Flächenland der EU deshalb auf Landstraßen. Und dann, nach zehn Stunden Pause in Portugal, die Rückreise. Macht 8.000 Kilometer Fahrt, 100 Stunden am Steuer in etwas mehr als fünf Tagen. Verrückt? Lebensmüde? Business?

Viktor Talic ist ein angenehmer Mann, den Millionen Kilometer hinter dem Lenkrad völlig gelassen gemacht haben. Er versteht die Kritik an seinem Lebensstil und erzählt, dass er nicht immer Busfahrer war. Ein ganz annehmbarer Schüler sei er gewesen, gut in Mathe. Aber eines Tages fiel seinem Vater beim Sägen eines Baums eine Eichenkrone auf den Hinterkopf und schlug ihm beide Augäpfel aus dem Schädel, er stürzte nach vorn, die rote Druschba – die sowjetische Motorsäge – lief noch, und sie schnitt sein Herz in Stücke.

Talic war damals 14 Jahre alt. Eine Woche nachdem sein Vater im Wald gestorben war, verließ er die Schule, nahm die Druschba, die für ein Kind viel zu schwer ist, und ernährte mit ihr vier Jahre lang die Familie. Dann ging er nach Portugal und

arbeitete auf dem Bau. Talic erzählt das in warmen Worten. Er ist kein Aufschneider, und seine Mutter wird 50 Stunden später am Südwestzipfel Europas jede Zeile seiner Geschichte mit Tränen in den Augen bestätigen. Wer als Kind jahrelang mit der Motorsäge eine Familie ernährt hat, findet 4.000-Kilometer-Touren durch Europa nicht mehr verrückt. Eher ein angenehmer Job.

Talic startet den Bus. Der überladene Mercedes quietscht und ruckelt, aber er fährt. »Das Wasser, hinten im Laderaum, das meinte ich«, sagt Talic, »das finde ich nicht normal.« Hinten, unter Dutzenden Paketen, liegen 50 Flaschen rumänischen Mineralwassers. Irgendein Typ in Lissabon bestellt sie jeden Monat. Der Mann trinke kein portugiesisches Wasser, sagt Talic, er lasse sich das rumänische kommen. »Jedes Kilo, das ich transportiere, kostet zwei Euro. Das ist ziemlich teures Wasser.«

Bald ist Ungarn erreicht

An der Grenze geht nichts. Dutzende Mercedes-Sprinter stehen hintereinander, die meisten mit Anhängern, rumänisches Im- und Exportgeschäft. Es ist ein warmer Tag, die ungarischen Zollbeamten schwitzen in ihrer blauen Uniform und führen vor, wie unendlich langsam man in einem Pass blättern kann.

Viktor Talics Chef, der Besitzer des Mercedes-Transporters, steht mit einem VW Passat direkt vor dem Bus in der Schlange, er kommt immer bis zur Grenze mit, weil er die Zöllner am besten kennt. Talic und er, sie hatten gestritten bei der Abfahrt, der Chef schimpfte auf das ewige Übergepäck. »Drei verflixte Koffer jeder«, hatte er gekeift, »was glauben die denn – dass sie beschissene Businessklasse fliegen?«

Statt für das Übergewicht Geld zu verlangen, drückte Talic jedem Fahrgast zwei Stangen Zigaretten in die Hand, so viel, wie jeder innerhalb der EU zollfrei mitführen darf, sie schmuggeln jetzt sozusagen legal Zigaretten. In Rumänien kostet eine Packung rund zwei Euro, in der Ukraine, wo der Chef sie gekauft hat, etwas mehr als einen Euro. Irgendwo in Südfrankreich wird Talic sie einem Mann an einer Autobahnraststätte übergeben. Die 16 legalen Stangen von sich und seinen Kunden und die gut 20 nicht legalen, die irgendwo im Laderaum versteckt sind. In Frankreich kostet eine Packung Zigaretten zwischen sechs und sieben Euro. Ein schöner Beifang.

Als Talic am ungarischen Schlagbaum nicht weiterkommt, steigt sein Chef vorn aus und begrüßt einen der Zollbeamten. Man umarmt sich. Man kennt sich. Ein kleiner Schwatz, ein schneller Blick in den Pass, in dem etwas liegt, was der Zöllner nimmt mit geübten Fingern, zwei Minuten später darf Talic aus der Schlange ausscheren, und beim Vorbeifahren wünscht der Ungar in Uniform dem Rumänen im Mercedes gut gelaunt eine gute Fahrt.

Wie viel war das? »Etwas mehr, als wir dem hier geben müssen«, sagt Talic. Etwa einen Kilometer nach der Grenze steht der nächste Wegelagerer. Diesmal ist es ein dicker Verkehrspolizist in einer roten Warnweste. Er steht am Straßenrand und streckt die Hand aus. Jeder Kleinbus, der mit Rumänen beladen passieren will, muss stoppen. Die Fahrer kurbeln die Scheibe runter und drücken dem Kerl in

Polizeiuniform Geld in die Hand. Geredet wird nicht, man versteht sich wortlos. Es ist eine Art Eintrittsgeld, das nur Rumänen zahlen.

Und wenn man nicht zahlt? »Pakete offen und auf der Straße«, sagt Talic. »Innenverkleidung ab, Motorraum durchsucht. Drei Stunden, mindestens.« Talic dreht sich nach hinten. »Wer von euch hat Palinka dabei?« Palinka heißt der selbst gebrannte Obstler. Jeder weiß, dass es verboten ist, ihn mitzuführen. Alle heben den Arm. »Also dann sind 10.000 Forint in Ordnung.« 10.000 Forint, umgerechnet 30 Euro, hat der Polizist eingesteckt.

Talic beugt sich nach vorn und dreht die Musik auf. Er hat einen USB-Stick mit hundert Stunden rumänischem Folklorepop ans Radio angeschlossen. Für westliche Ohren sind das hundert Stunden immer derselbe Song. Talic scheint ihn zu mögen, die anderen schauen zufrieden in die ereignislose ungarische Puszta. Es ist eine ruhige Fahrt. Zwar hält ein ungarisches Polizeiauto den Wagen kurz vor Budapest erneut an und verlangt 200 Euro, aber Talic will sich deswegen nicht aufregen. Eigentlich mag er Ungarn. Er weiß, dass die meisten hier die Rumänen nicht ausstehen können, aber wenigstens geben sie es zu.

So geht es hinüber nach Österreich

Das ältere Ehepaar ist eingenicht, das jüngere hält Händchen, der hagere Typ versucht, mit dem hübschen Mädchen ganz in Weiß ins Gespräch zu kommen. Talic macht Kilometer. Die Beats aus dem Radio mischen sich unter den Fahrtwind, der durch das offene Fenster strömt, längst hat die Rückenmuskulatur ihren Widerstand gegen die viel zu harten Sitze aufgegeben.

Auf dem Armaturenbrett liegen Talics Handys, acht Stück: zwei rumänische, ein deutsches, ein französisches, ein spanisches, drei portugiesische. Möchte ein Kunde irgendwo in Portugal ein Paket aufgeben, ruft er Talic an. Das geht auch, wenn er schon unterwegs ist. Dann fährt er einen kleinen Umweg. Kurz sind die Gespräche nie. Rumänen plaudern gern, womöglich noch lieber als die Italiener. Eigentlich bimmelt es im Auto ständig.

Talic ist für viele Rumänen das einzige Stück Heimat, das sie in der Fremde haben. Ja, es gibt jetzt Facebook, WhatsApp, Handyflattrates, aber die stillen das Heimweh nicht, sie feuern es an. Zu Talics Kundschaft zählen Saisonarbeiter, die 15 Stunden täglich auf irgendeinem Feld im Alentejo schufteten, sieben Tage die Woche. Die geben bei ihm nur deswegen ein Paket auf, damit sie sich wenigstens kurz einmal in ihrer Muttersprache unterhalten können.

Hinter Österreich liegt Deutschland

»Warum fahren eigentlich alle immer am Freitag los?«, fragt das hübsche Mädchen vor sich hin. Es ist seine dritte Reise. Es hat schon mal in Deutschland gearbeitet, im Süden, in einer Konservenfabrik. Es kann genau vier Wörter auf Deutsch sagen: Gurke, Rote Bete und Gewerbeschein.

Die junge Frau hat damals 8,50 Euro die Stunde am Band verdient und galt offiziell als selbstständig. Allerdings musste sie vom Lohn 400 Euro Miete für ein winziges Zimmer

in einem Wohncontainer neben der Fabrik zahlen. Das Zehn-Quadratmeter-Zimmer musste sie sich mit einer anderen Rumänin teilen. Sie hat gelernt, dass 8,50 Euro Mindestlohn nicht heißt, dass man 8,50 Euro verdient. Es heißt, dass einige Firmen nur mehr Scherereien haben, um trotzdem nur 6 Euro zu zahlen.

Die komplette rumänische Kleinbusarmada richtet sich nach Deutschland aus, besser gesagt, nach seinen Polizisten. Anders als die Ungarn kann man die Deutschen nicht bestechen. Klar, es gibt Bußgelder, 50 Euro, selten mehr. Das Problem sind die korrekten Beamten. Nur in Deutschland macht sich die Polizei so viel Mühe, einen Transporter mit Rumänen von der Autobahn runterzuführen, um zu überprüfen, ob Wagen oder Anhänger überladen ist. In kaum einem Land will ein Polizist die Aids-Handschuhe im rumänischen Verbandskasten sehen.

Talic glaubt nicht, dass die Deutschen besonders böse sind. Oder schikanieren wollen. Sie sind nur, sagt er, korrekt. Korrekt und nervtötend. Franzosen, Spanier und Portugiesen sind meistens einfach froh, wenn sie mit den Rumänen nichts zu tun und keine Arbeit mit ihnen haben. Für sie ist jeder Kleinbus ein Berg Papierkram, weil natürlich immer irgendetwas nicht stimmt. Zu viele Zigaretten, zu wenig Reifenprofil, schwarzer Schnaps, kein TÜV. Deutsche, glaubt Talic, sind anders. Die mögen Papierkram. Sie suchen ihn.

Darum der Freitag, die Rechnung ist einfach: Für die 900 Kilometer von der ungarischen Grenze nach Passau braucht man rund zehn Stunden. Fährt man am frühen Freitagnachmittag in Rumänien los, erreicht man Deutschland nach Einbruch der Dunkelheit. Das rumänische Kennzeichen ist nachts deutlich schwerer zu erkennen, die deutschen Beamten sind reihenweise im Wochenende, die schöne deutsche Autobahn ist leer, die Wahrscheinlichkeit, nicht angehalten zu werden, groß. Und Samstagmorgen, vor Sonnenaufgang, sind die Rumänen durch. Wenn alles gut läuft, hat kein Mensch bemerkt, dass sie Deutschland in der Nacht durchquert haben.

Talic findet es richtig, was die Deutschen machen, auch wenn er selbst alle ihre Regeln bricht, wenn sein Minitransporter an den Samstagen bei Sonnenaufgang aufgrund Talics Übermüdung und trotz kreischender Popmusik zu einem rollenden Todeskommando wird. Es ändere nichts daran, dass die Deutschen recht hätten, sagt Talic, im Prinzip. Aber er, Talic, müsse gegen ihre Gesetze verstoßen, damit sich das alles halbwegs lohne.

Ihr Land, ihre Regeln, sagt er über die Deutschen, nichts falsch daran, nur muss er dagegenhalten: »mein Leben und mein Risiko«. Er sieht es sportlich. Er möchte, dass seine Töchter in Rumänien gut aufwachsen, dass sie später einmal auf die Universität gehen können und in einem schönen Haus wohnen. Wenn er sich an die deutschen Regeln hielte, ginge das nicht. Also tut er, was er tun muss. Und Deutschland tut, was es tun muss. Und Europa ebenso. Eigentlich ganz einfach.

Man wird, so gesehen, nur wenige Menschen treffen, die überzeugtere Europäer sind als Viktor Talic. Die Europäische Union ist für ihn kein Monster, das in Brüssel wohnt, sondern ein Meer der Möglichkeiten. Es werde einem nichts geschenkt, sagt er, natürlich nicht, aber wenn man sich anstrengt, werde man belohnt.

Einige, die mit ihm losgefahren sind, kommen ein paar Jahre später vielleicht mit einem großen Auto zurück und ziehen in ein Haus, das sie sich in Rumänien nie hätten verdienen können. Sie haben dann vielleicht Rückenschmerzen und kaputte Bandscheiben und zerschundene Hände, aber das Auto, das Haus nimmt ihnen keiner mehr. Wer sagt also, dass der europäische Traum nicht funktioniert?

Viktor Talic versteht nicht, was in Europa gerade passiert, gar nicht. Diese Ablehnung, dieses Griechenlandproblem, die Diskussionen über Sparen oder nicht, über Staatsschulden, lägen alle neben der Sache, findet er. Europa heißt für ihn: Man kann arbeiten und gar nicht so schlecht davon leben. Also wo ist das Problem?

Natürlich, es gibt Unterschiede, aber die haben ja nichts mit Ungerechtigkeit zu tun. Deutschland zum Beispiel, ein großartiges Land, ein schwarz-rot-goldener Traum. In Deutschland, sagt Talic, müsse sich ja eigentlich niemand anstrengen. Arbeiten reicht, und das ist der Hauptunterschied zwischen Rumänien und Deutschland. In Rumänien reicht arbeiten nicht, auch nicht hart arbeiten. Der aktuelle Mindestlohn beträgt 217,50 Euro. Ärzte arbeiten für 450 Euro. Und woher kommen die meisten ausländischen Ärzte in Deutschland? Aus Rumänien, logisch. Es ist ja nicht so, dass dort alles viel billiger wäre, Lebensmittel oder Mieten. Also bleibt eine Frage: Wie bringt man eine Familie mit nur einem Gehalt durch? »Gar nicht«, sagt Talic.

Unter den Rädern liegt jetzt Frankreich

Das Funkgerät springt an. Ein Fernfahrer bietet Talic eine Tankfüllung Diesel an. Früher hat er das häufiger gemacht. Lastwagenfahrer verdienen sich etwas dazu, indem sie Diesel auf dem Weg an Rumänen verkaufen. Aber mittlerweile wird das von den Speditionen genauer kontrolliert. Und außerdem hat Talic gerade billig in der Nähe von Montluçon in der Auvergne getankt. Statt zu duschen, ist er in der kurzen Mittagspause in die Drogerieabteilung eines Supermarktes gegangen und hat sich Parfum auf die Oberarme gesprüht. Leider haben das einige andere Mitfahrer auch gemacht. Der Bus riecht wie eine Douglas-Filiale im Hochsommer.

In Frankreich hatte Talic noch nie Probleme. Sobald er den Polizisten glaubhaft versichert, dass er nur auf der Durchreise sei und in ein paar Stunden in Spanien sein werde, lässt man ihn fahren. Nur einmal hätte er fast Schwierigkeiten bekommen. »Das war das mit den Schweinen.« Es hat sich herumgesprochen, dass Talic alles mitnimmt. Zwei Euro je Kilo, das ist die einzige Regel. Letztes Jahr um diese Zeit erhielt er also einen Anruf von einem Rumänen, der in einem Schlachtbetrieb bei Lissabon arbeitete. Der Chef dort weigerte sich, den rumänischen Arbeitern ihren Lohn zu zahlen. Sie sollten doch vor Gericht gehen, sagte der Chef. Die Rumänen hatten eine andere Idee, sie nahmen sich ihren Lohn in Form von Naturalien. Sie zimmerten eine sehr große Holzkiste zusammen, steckten 14 lebende Schweine hinein und gaben alles Talic, der die Hehlerware auf den Anhänger zurrte. Da allen Beteiligten die 4.000 Kilometer von Portugal nach Rumänien für die Schweine dann doch zu weit erschienen, entschlossen sie sich, die Schweine einem Bekannten nach

Frankreich zu schicken, nach Paris.

Talic und die Schweine gerieten in eine Polizeikontrolle. Ein Gendarm hielt sie an und fragte nach Veterinär dokumenten. Talic, der ihn verstanden hatte, zeigte ihm den Fahrzeugschein und erklärte ihm, die Lieferung gehe nach Paris. Weiß der Himmel, was in diesem Polizisten voring, vielleicht mochte er Paris nicht, vielleicht wollte er nicht auf den Amtsveterinär warten. Er ließ Talic mit seinen Schweinen jedenfalls kopfschüttelnd weiterfahren. »Haben alle überlebt«, sagt Talic. Jedenfalls den Transport. »Frag mich nicht, was die damit gemacht haben. Die haben in einem Hochhaus gewohnt, in der Stadt.«

So geht es weiter nach Spanien

Von der 35. Stunde an wird die Zeit zu einem dicken Klumpen. Bilbao, Valladolid, Salamanca, die Städte ziehen vorbei. Wenigstens wird wieder Autobahn gefahren. Niemand schaut mehr auf die Uhr, niemanden scheint es noch zu kümmern, ob diese Fahrt jemals endet. Das flache Land im Nordwesten Madrids, das alte Kastilien, besteht aus weitläufiger Steppe, das macht es nicht einfacher. Talic hat exakt drei Stunden in der Nähe von Burgos geschlafen und sah danach müder aus als zuvor. Er sagt, dass es ihm gut gehe, aber immer wieder knattern die rechten Räder über die Fahrbahnmarkierungen, der Lärm der Rillen schreckt alle paar Minuten alle auf.

Talic sagt, dass er sich eigentlich nur an einen Unfall erinnern könne. Ein Freund von ihm, der mit einem Sprinter nach Frankreich machte, sei in der Nähe von Rastatt von der Spur abgekommen und in einen Lastwagen geknallt. Ein Fahrgast war sofort tot. Zehn Minuten nach dem Unfall landete ein Hubschrauber auf der A 5, und heute hat der Freund eine handtellergroße Metallplatte im Kopf und arbeitet in der Nähe von Mailand. Talic sagt, der Mann wäre in jedem anderen Land tot gewesen. Seit dieser Geschichte können deutsche Polizisten so oft nach den Aids-Handschuhen fragen, wie sie wollen. Talic lässt nichts mehr auf sie kommen, nichts mehr auf Deutschland.

Spanien ist der schlimmste Teil der Reise. Die Fahrgäste liegen wie sediert auf ihren Sitzen. Der Stoff für Plaudereien ist spätestens seit Basel verbraucht. Es ist der Moment, in dem man

sich fragt, warum man sich das für 120 Euro antut. Für etwas mehr als das Doppelte könnte man fliegen. Aber vermutlich muss man zwei bis vier Euro die Stunde verdienen, um diese Frage beantworten zu können.

Und nie war eine Ankunft in Portugal schöner

Der Irrsinn beginnt. Von nun an bleibt keines der acht Telefone Talics mehr still. Alle wissen, dass er Sonntagmittag in Portugal ankommt. Alle wollen nun absprechen, wann ihr Paket, ihr Verwandter, ihr Freund ankommt. Teilweise telefoniert Talic mit drei Leuten gleichzeitig. Wenn er nicht rangeht, machen sich die Leute Sorgen und rufen noch häufiger an.

Nachdem er das ältere Ehepaar und den hageren Typen in einem Dorf unweit von Lissabon abgesetzt hat, fährt Talic hinein in die portugiesische Hauptstadt. Dort warten, an einem Verkehrskreisel, bereits einige Kunden mit ihren Autos und nehmen Pakete entgegen. 30, 40 Rumänen belagern Talics Mercedes. Er gibt ein Paket nach dem anderen heraus und nimmt neue entgegen. Für den Außenstehenden sieht alles wie ein einziger großer Streit aus, aber Talic versichert, dass alles völlig in Ordnung sei. Die Müdigkeit ist weg. Jede Minute klingelt das Telefon. Talic fährt kleine Dörfer an, sammelt Päckchen ein, springt irgendwo nur kurz hinaus und hat einen Umschlag mit Geld dabei, er setzt die verbliebenen Reisenden vor ihrer Haustür ab. Die letzten Stunden vergehen schnell.

Am frühen Sonntagabend ist die Hinreise vorbei: Portimão. Ein Touristenort an der Algarve, dem der portugiesische Bauboom ein paar sehr hässliche Hochhaus siedlungen beschert hat. In einem dieser Häuser wohnt Talics Mutter. Unter ihr leben die Schwester und der Schwager. Die Mutter putzt für fünf Euro die Stunde in einem Hotel. Der Neubaublock, in dem sie wohnt, ist noch nicht fertig, aber sie will auf keinen Fall nach Rumänien zurück, so glücklich ist sie hier. Talic setzt sich zu ihr an den Küchentisch und ist zu müde zum Erzählen. Morgen um acht geht es zurück nach Rumänien. Er sagt, dass ihm noch etwas eingefallen sei. Zu dieser Frage, wie das sei, als Rumäne in Europa. Er habe die Antwort. Rumäne in Europa, das ist keine Nationalität. Rumäne ist ein Beruf.



*Diese Reportage ist erstmals
in Der Spiegel 29/2015 erschienen.*

*Juan Moreno ist Reporter des Spiegel,
Buchautor und Moderator.*

*Thomas Grabka ist freier Fotojournalist,
seine Fotos werden in vielen
namhaften internationalen Zeitungen und
Magazinen veröffentlicht.*