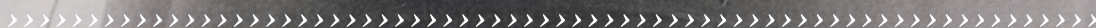


> mcsj >

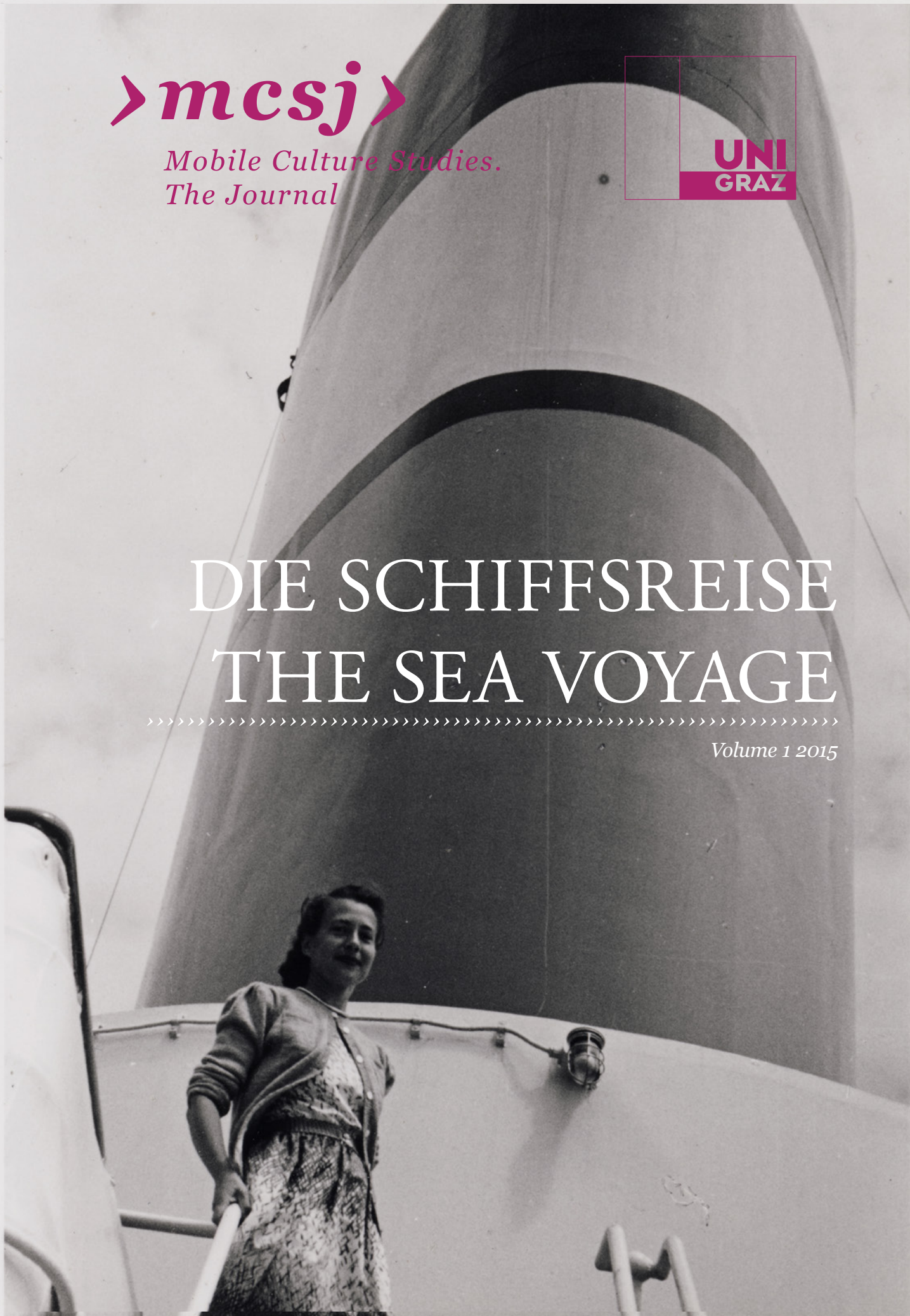
*Mobile Culture Studies.
The Journal*



DIE SCHIFFSREISE THE SEA VOYAGE



Volume 1 2015





Mobile Culture Studies.
The Journal

Vol. 1 2015

- About ›mcsj› is a multilingual, peer-reviewed, academic open-access journal without author fees being published by the Karl Franzens University Graz (Austria) in the form of a yearbook.
The annual journal, with alternating key subjects and guest editors, aims to publish original articles from research at the forefront of the trans-disciplinary field of mobilities. ›mcsj› is grounded in the humanities, whilst maintaining a close dialogue both with the social and technical sciences and the artistic field.
- Languages ›mcsj› seeks to innovate by balancing the linguistic bias towards English as a “cuckoo in the European higher education nest of languages” (Phillipson) and at the same time offering authors of regional languages increased visibility in the realm of English as lingua franca. It wants to serve as a pilot project for a new balance between native regional languages and English as a lingua franca. The choice of the board members reflects the requirements of our concern: they represent a number of regional languages reunited in a common thematic platform.
Accordingly, ›mcsj› accepts articles in any language within the linguistic competences of the editorial team and scientific board. More than one language in one issue is possible. Articles in a non-English scientific language are accompanied by a two-page quotable extended English summary by the author(s).
- Editors Univ.-Prof. Dr. Johanna Rolshoven
Karl-Franzens-Universität Graz, Attemsgasse 25/I, 8010 Graz, Austria
johanna.rolshoven @ uni-graz.at
Professor Joachim Schlör
University of Southampton, Avenue Campus, Highfield
Southampton SO17 1BF, United Kingdom
J.Schloer @ soton.ac.uk
- Editorial Assistant
Judith Laister, Karl-Franzens-Universität Graz, Austria
- Media owner Karl Franzens Universtät, Graz, Austria

Cover illustration:

Eleanor Gurewitsch-Chestnut aboard the SS Constitution, July 1956 (see pp. 54-55)



Scientific Board

Kay Axhausen, ETH Zürich, Schweiz
 Güldem Baykal Büyüksaraç, Istanbul Üniversitesi, Türkiye
 Regina Bendix, Georg-August-Universität Göttingen, Deutschland
 Ingrid Breckner, Hafen-Uni Hamburg, Deutschland
 Sabine von Fischer, Max Planck-Institut for the history of Science, Berlin, Germany &
 EPFL, Lausanne, Suisse
 Margaret Grieco, Edinburgh Napier University, United Kingdom
 Timothy Ingold, University of Aberdeen, United Kingdom
 John A. Jakle, University of Illinois, Urbana-Champaign IL, USA
 Helmi Järviluoma, Itä-Suomen yliopisto, Joensuu, Suomi
 Barak Kalir, University of Amsterdam, The Netherlands
 Konrad Köstlin, Universität Wien, Österreich
 Anna Lipphardt, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, Deutschland
 Orvar Löfgren, Lunds universitet, Sverige
 Nik Luka, McGill School of Architecture, Montreal, Canada
 Albert Mayr, time design, Firenze, Italia
 Mirjana Morokvasic-Müller, Université de Paris X, France
 Ossi Naukkarinen, Aalto-yliopisto, Helsinki, Suomi/Finland
 Noel B. Salazar, KU Leuven, Belgium
 Klaus Schriewer, Universidad de Murcia, España
 Æesa Sigurjónsdóttir, Háskóli Íslands, Reykjavík, Ísland
 Jean-Paul Thibaud, École d'architecture de Grenoble, France
 Asta Vonderau, Johannes Gutenberg-Universität Mainz, Deutschland
 Gisela Welz, Johann Wolfgang Goethe Universität, Frankfurt am Main, Deutschland
 Justin Winkler, Universität Basel, Schweiz
 Thomas Zeller, University of Maryland, College Park MD, USA

Layout Roman Klug, Uni Graz, artwork
 Justin Winkler, lay-out sketch and typesetting

Version Online July 10, 2015,
 Typo corrections August 31, 2015





*Mobile Culture Studies.
The Journal*

Vol. 1 2015 Die Schiffsreise – The Sea Voyage

Edited by Joachim Schlör

Joachim Schlör

Die Schiffsreise als Übergangserfahrung in Migrationsprozessen	9
The sea voyage as a transitory experience in migration processes	
Extended Abstract	23

SS Drottningholm, 1945	
Istanbul–Lisboa	
Photo Documentary	28

Arnd Schneider

An anthropology of the sea voyage	
Prolegomena to an epistemology of transoceanic travel	31

SS Constitution, 1956	
New York–Naples	
Photo Documentary	54

Ursula Feldkamp

„Wie mächtige Gefühle meine Brust durchkreuzten, als wir das Schiff betraten (...)“	
Seereiseerfahrungen in zwei Bordtagebüchern des 19. Jahrhundert	57
Sea travel experiences from two travel diaries of the 19th century	
Extended Abstract	81



Sabine August

- „Kein Mensch auf dem Lande kann sich vorstellen,
wie es Einem zu Muthe ist, wenn die See hoch geht“
Schweizer auf dem Weg nach Amerika 85
“No one from the countryside possibly
imagines how you feel in heavy seas”
Swiss people on their way to America
Extended Abstract 105

Elisabeth Janik

- „Auf den schaumigen Wellenkämmen suchte ich
nach dem Gespenst der polnischen Bauern
auf der Suche nach Boden und Brot“
Reiseerfahrungen polnischer MigrantInnen
auf der Seereise nach Südamerika,
1870-1930 107
Sea travel experiences of Polish migrants on the way
to South America, 1870–1930
Extended Abstract 123

Anja Fuchs und Robin Klengel

- “There are no cats in America!”
Szenen der Schiffsüberfahrt in Don Bluths
“*An American Tail*” und Shaun Tans
“*Ein anderes Land*” als Repräsentationen
einer liminalen Migrationserfahrung 125
“There are no cats in America!”
The sea voyage in Don Bluth’s “*An American Tail*”
and Shaun Tan’s “*The Arrival*” as
representation of liminal migration experiences
Extended Abstract 145



David Jünger

An Bord des Lebens

Die Schiffspassage deutscher Juden nach Palästina
1933 bis 1938 als Übergangserfahrung
zwischen Raum und Zeit 147

On board of life

The ship passage of German Jews to Palestine
1933 to 1938 as experience of transit
between time and space
Extended Abstract 165

Philipp Mettauert

**„Die Schiffsreise war für mich eine Mischung
aus Nostalgie, Melancholie, Unsicherheit“**

Die Überfahrt österreichischer Jüdinnen
und Juden nach Südamerika 167

Nataša Rogelja

The sea: place of ultimate freedom?

Ethnographic reflection on
in-between places and practices 181

Estela Schindel

“Blowing off” the boat

The sea border crossing to Europe,
a navigation of the nature/culture divide 199



Die Schiffsreise als Übergangserfahrung in Migrationsprozessen

Joachim Schlör

Abstract The introduction to this volume, the first issue of the online journal Mobile Culture Studies, can maybe best be summarized with the sentence: Recent research on Jewish migration meets ethnographic and anthropological research on mobility. The common denominator is the sea voyage, the common interest lies in the cultural practices of „people aboard ships“, and in the search for useful and contemporary theoretical and methodological approaches that – hopefully – allow us to study a wide variety of individual experiences and a large number of relevant sources (from 19th century diaries written by female transatlantic travellers to contemporary interviews with „liveaboards“ on the Mediterranean Sea, from the travel notes of eminent anthropologists to documents relating to the current catastrophic situation of refugees) in the common perspective of Mobile Culture Studies: The contributions bring into a dialogue van Gennep’s „Rites de Passage“ and Foucault’s „heterotopia“, Turner’s „liminality“ and the new „(Jewish) Maritime Studies“, in a joint effort to understand how individuals and groups, in different temporal and geographical settings, experienced their sea voyages as a turning point in their lives and as an opportunity to reflect (and write or talk) about the meaning of these experiences between here and there, between past and future.

Keywords sea voyage, migration, transition, liminality



I

Mobile Culture Studies beginnt seine Existenz als Online-Journal mit einer Ausgabe zum Thema der Schiffsreise. Wahrscheinlich kommen unseren Leserinnen und Lesern dabei zuallererst Bilder von der aktuellen großen Not der Flüchtlinge auf dem Mittelmeer in den Sinn. In der Hoffnung auf ein besseres Leben flüchten Menschen aus dem afrikanischen Kontinent, werden von Schleusern und Schmugglern auf untaugliche Boote verfrachtet, riskieren ihr Leben auf See und landen, wenn es im Schlechten noch gut geht, in den Aufnahmelagern von Lampedusa oder Malta, den inzwischen militärisch abgesicherten Außenposten des Halbkontinents (der „Festung“) Europa, auf den sich ihre Hoffnung – oft vergebens – richtet. Die Zahl der Todesopfer hat längst erschreckende Dimensionen angenommen, und die Politik der Europäischen Union hat noch keine Antwort auf diese humanitäre Herausforderung gefunden.¹ Herausgefordert ist damit auch die Forschung – wie lassen sich Migration Studies oder Mediterranean Studies in dieser Situation guten Gewissens betreiben? Müssten sie nicht unmittelbar Teil einer aktivistischen Bewegung sein, die den Schutz der Flüchtlinge, und ihre Aufnahme, zum Programm hat?² Ich habe darauf keine eindeutige Antwort, und das Unbehagen darüber begleitet mich, wie alle Autorinnen und Autoren dieser Ausgabe, bei der Arbeit. Auch eine der Gutachterinnen für unsere Texte hat darauf hingewiesen, dass sich bei der Lektüre „die Parallele zu den heutigen Seereisen der zeitgenössischen Migrant_innen über das Mittelmeer“ geradezu aufdränge und es deshalb wichtig wäre, „die anthropologischen Forschungen, die es zu der aktuellen Seereise von Flüchtlingen gibt“, etwa im Bereich der *Border Studies*, mit in die Überlegungen einzubeziehen.³

Von den hier versammelten Aufsätzen, die zum einen Teil auf einen Grazer Workshop – dazu gleich mehr – zurückgehen, zum anderen Teil durch einen Call for Papers eingeworben wurden, befasst sich vordergründig nur einer (Estela Schindel, „*Blowing off*“ the boat. *The sea border crossing to Europe as a navigation on the nature/culture divide*) mit der aktuellen Thematik. Aber auch alle anderen Beiträge sind unter dem Eindruck dieser Ereignisse entstanden und, so meine ich es beim Redigieren herausgelesen zu haben, in ihrer Sensibilität den Schicksalen von Auswanderern und Flüchtlingen früherer Zeiten gegenüber, davon geprägt. Marlou Schrover, die in ihrer Arbeit als Professorin für Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Universität Leiden das wissenschaftliche Interesse am Thema Migration wie niemand sonst mit einem sozi-

-
- 1 Klepp, Silja. 2011. *Europa zwischen Grenzkontrolle und Flüchtlingsschutz. Eine Ethnographie der Seegrenze auf dem Mittelmeer* (Bielefeld: Transcript)
Forschungsgruppe Transit Migration. 2007. *Turbulente Ränder. Neue Perspektiven auf Migration an den Grenzen Europas* (Bielefeld: Transcript);
Römhild, Regina und Michael Westrich. 2013. 'Kosmopolitismus an der Grenze: Der Mittelmeerraum als Laboratorium für transversalen Gemeinsinn', *Zeitschrift für Kulturwissenschaften* 2/2013, pp. 85-98;
Gilles Reckinger, Lampedusa: Begegnungen am Rande Europas. (Wuppertal: Peter Hammer 2013).
- 2 Vgl. ‚Kritik nach erneuter Flüchtlingskatastrophe im Mittelmeer: Migrationsforscherin der Universität Göttingen fordert Aufhebung des Visumzwangs‘, Presseinformation der Georg-August-Universität Göttingen, Nr. 91/2015, 20.04.2015 laut der Sabine Hess vom Institut für Kulturanthropologie / Europäische Ethnologie der Universität Göttingen eine „Aufhebung des Visumzwangs für Flüchtlinge aus bestimmten Ländern“ fordert. <<http://www.uni-goettingen.de/de/3240.html?cid=5125>> [accessed 01.06.2015].
Vgl. auch Hess, Sabine und Bernd Kasperek (eds.). 2010. *Grenzregime. Diskurse, Praktiken, Institutionen in Europa* (Berlin: Assoziaton A). Auf der „kritnet“-Seite des Instituts finden sich weitere Hinweise auf wichtige Publikationen: <http://kritnet.org/category/horizontal/publikation/> [accessed 30.05.2015].
- 3 Der Hinweis stammt aus dem peer-review-Verfahren und bleibt deshalb anonym.



alpolitischen Engagement verbindet, wird wohl von ähnlichen Überlegungen geleitet worden sein, als sie für die ESSHC-Tagung in Valencia, im April 2016, eine „Session on ‘Boat migrants’: Past and Present“ vorgeschlagen hat: „In recent months, there has been extensive political and public discussion about ‘boatmigrants’ crossing the Mediterranean. But this is not the first time that boat migrants have fled economic chaos, war and human rights abuses.“⁴ Tatsächlich stehen die aktuellen Ereignisse in einem globalen historischen Zusammenhang, und es ist eine der dieses Projekt leitenden Ideen, anhand von Beispielen aus unterschiedlichen Zeiten und Räumen diesen Zusammenhang sichtbar zu machen.

II

Die Zeitschrift hat ihre eigene Vorgeschichte, ebenso wie die Themenwahl. *Mobile Culture Studies* als Projekt entstand 2006 in Basel, begründet von Johanna Rolshoven und Justin Winkler, als „a non profit association [...] aimed to collect, discuss and redistribute inspiring mobility themes in an interdisciplinary context. Its members departed from cultural analysis, offering competence in both qualitative and quantitative research, covering all fields that exhibit mobility phenomena, in practise as well as in academia.“⁵ Folgende Themen wurden als relevant für die Forschung und die Diskussion bezeichnet:

- mobilities of people, things, ideas, information and finances
- cultural and social phenomena of mobilities and their counterparts
- historical evidence of people’s mobile practices and changing concepts of mobility
- representations of mobility in oral and visual culture

Im Zentrum steht dabei „not primarily [...] the comparative study of cultures of mobility, but culture as an inherent movement [...], mobile culture, culture as a dynamic principle, as generator of spatial and mental movement.“⁶ Es geht um das Unterwegssein als kulturelle Praxis, um Materialitäten und Mentalitäten, die sich mit mobiler Kultur verbinden – zum Beispiel eben um Schiffe und um das Reisen auf Schiffen. Dieses Thema kam in meinen Begegnungen mit deutschen Juden, die unter der nationalsozialistischen Herrschaft Zuflucht in anderen Ländern gesucht haben, in England, im britischen Mandatsgebiet Palästina, in den USA, in Argentinien, Südafrika oder Australien, immer wieder zur Sprache. Befragt nach den Erinnerungen an ihre Emigration aus Deutschland und ihre Immigration „irgendwo auf der Welt“, erzählten meine Interviewpartner oft – und oft mit der Hilfe von anschaulichen Dokumenten wie Briefen, Tagebüchern oder Fotografien – von dem einschneidenden Erlebnis, das für sie die Reise auf den rettenden, sie aber eben auch aus der Heimat weg und in ein neues Leben hinführenden Schiffen bedeutete. Von Triest oder Brindisi nach Haifa oder Jaffa, von Marseille oder Liverpool nach New York oder Buenos Aires führten die Wege, auf diesem merkwürdigen

4 Schrover, Marlou. 2015. ‘cfp: ESSHC Valencia Session on ‘Boat migrants’: Past and Present’, Hnet, Humanities and Social Sciences Online>H-Migration>Discussions, <<https://networks.h-net.org/node/8382/discussions/67790/cfp-esshc-valencia-session-%E2%80%98boat-migrants%E2%80%99-past-and-present>> [accessed 30.05.2015]

5 *Mobile Culture Studies. The Journal* <<http://unipub.uni-graz.at/mcsj/wiki/about>> [accessed 30.05.2015]

6 Ebd.



Instrument, dem Schiff, das Ort und Nicht-Ort zugleich ist, in Bewegung und doch – da man es nicht selbst bewegt – im Stillstand: Kein Wunder, bezeichnet Michel Foucault das Schiff als „Heterotopie par excellence“⁷ (und kein Wunder, greifen unsere Autoren und Autorinnen auch immer wieder auf diese Bezeichnung zurück).

Eine Zusammenstellung solcher Geschichten trug ich 2004 auf einer Konferenz in Jerusalem vor, die dem kulturellen Erbe der „Jeckes“, der deutschsprachigen Juden in Israel, gewidmet war. War diese Gruppe von ungefähr 60 000 Menschen anfangs, in den 1930er-Jahren, innerhalb der jüdischen Gesellschaft auf dem Weg zum Staat wegen ihrer Neigung zur Beibehaltung europäischer Gewohnheiten und ihrer Distanz zum zionistischen Ideal argwöhnisch betrachtet und oft heftig kritisiert worden, so stand bei dieser großartigen und anrührenden Gelegenheit ihr Beitrag zur Entstehung und Entwicklung des Staates Israel, in der Verwaltung, in Rechtswesen und Medizin, und zumal in der Kultur, im Vordergrund. Vielleicht war es deshalb keine so gute Idee, denjenigen, die sich und ihr Ankommen feiern wollten, in einem Vortrag mitzuteilen, sie befänden sich nach meinem Eindruck immer noch, mental, „auf dem Schiff“.⁸ Aber wie anders konnte man verstehen, dass dieses Erlebnis der Schiffsreise, mittlerweile Jahrzehnte zurückliegend, einen solch zentralen Ort in der Erinnerungstopographie der Emigranten einnahm? Dass sie die eigene Reise und die Begegnungen mit anderen Reisenden nicht nur damals ausführlich beschrieben und fotografiert haben, sondern auch beim Rückblick mit Emotion davon sprachen?⁹ Mir schien diese starke Verankerung, um ein maritimes Bild zu wählen, des Schiffs in der Erinnerung ein Beleg dafür zu sein, dass die oft nur recht kurze, aber sehr prägende Phase zwischen Abschied und Ankunft, zwischen Woher und Wohin, ein Element des Unterwegsseins in diese Lebensgeschichten eingeschrieben hatte. Wenn wir die Biographien der Emigranten verstehen wollten, dann wäre das Schiff ein Ort, von dem aus wir, mit ihnen und ihren Erinnerungen, sowohl zurück wie voraus blicken könnten – ein *thirdspace*, um gleich auch diesen, von Edward Soja und Homi K. Bhabha je unterschiedlich eingeführten Begriff zu verwenden: nicht „hier“, nicht „dort“, sondern dazwischen.¹⁰ Dazu folgen hier nur einige Beispiele aus einem großen Fundus. Gabriele Tergit schreibt von ihrer Reise im Jahr 1933:

„Auf dem Schiff fahren jetzt die Deutschen. Bald viele, bald weniger viele – ein unaufhörlicher Strom. Sie stehen an der Reling, im städtischen Anzug, in langen Hosen. Der Wind kommt, die Sonne, sie haben nur eine Reisemütze, als einziges, das sie sportlich macht, sie sehen aus wie Herren, zu denen der Arzt gesagt hat, ‚Ihre sitzende Lebensweise verlangt, dass Sie einmal eine Schiffsreise machen, Ihre Nerven gründlich auskurieren‘. Es sind keine Flüchtlinge mit roten Betten und geschnürtem Bündel, es sind nur Reisende, aber der

7 Foucault, Michel. 1993 (1967). „Andere Räume“, in *Aisthesis: Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik; Essais*, Karlheinz Barck, 5., durchgesehene Auflage (Leipzig: Reclam) p. 39.

8 Schlör, Joachim. 2005. ‚Auf dem Schiff‘, in *Zweimal Heimat. Die Jeckes zwischen Mitteleuropa und Nahost*, herausgegeben von Yotam Hotam und Moshe Zimmermann (Frankfurt am Main: Beerenverlag), pp. 121-124.

9 Schlör, Joachim. 2014. ‚Solange wir auf dem Schiff waren, hatten wir ein Zuhause.‘ Reisen als kulturelle Praxis im Migrationsprozess jüdischer Auswanderer, *Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung* 10 2014, Mobilitäten!, pp. 226–246.

10 Soja, Edward W. 1996. *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places* (Hoboken, NJ: Wiley); Bhabha, Homi K. 2004. *The Location of Culture* (Abingdon: Routledge)



Boden wurde ihnen unter den Füßen weggezogen und ihre Namen gelöscht von der Tafel der Börsenmakler, Rechtsanwälte und Kaufleute.“¹¹

Was bedeutete ihnen die Reise? Welche Gedanken gingen ihnen durch den Kopf, in diesem Zwischenort und dieser Zwischenzeit, da sie nicht mehr „dort“ und noch nicht „hier“ waren? Bei aller Unterschiedlichkeit der Erfahrungen und der Hoffnungen gilt wohl grundsätzlich – und das ist der zentrale Ansatzpunkt für dieses ganze Journal –, was David Jünger in seinem Beitrag in diesem Band so auf den Punkt bringt:

„In der Konstellation der Überfahrt vom nationalsozialistischen Deutschland ins britische Mandatsgebiet Palästina (und ins künftige Israel) verschränkten sich derart viele Übergangsprozesse, dass sich die Reisenden einer tieferen Reflexion über deren Bedeutung kaum entziehen konnten. Die Schiffsreise schien in einem Zwischenraum und einer Zwischenzeit zu liegen: zwischen individueller sowie jüdisch-kollektiver Vergangenheit und Zukunft, zwischen Europa und Asien, zwischen Okzident und Orient, zwischen Liberalismus und Nationalismus, zwischen gestern und morgen. Die Schiffspassage als solche war dabei *die Übergangserfahrung in Reinform, die die Reisenden in den Bann der Reflexion schlug.*“

Was dabei geschah, hat Manès Sperber in einem anderen Zusammenhang in das Bild einer Brücke gefasst, die errichtet wird, ohne dass ihre Erbauer das andere Ufer schon kennen.¹² Dieses schöne Bild wird in den Dokumenten konkret. Martin Hauser schreibt in seinen „Tagebüchern eines deutschen Juden“, denen er den Titel *Auf dem Heimweg* gegeben hat:

„21. Mai 1933. [...] Inzwischen haben wir die schneebedeckten Berge überquert, sind vorbei an Lugano, mit kurzer Unterbrechung zum Spaziergang am See entlang, und es geht jetzt weiter über Mailand und Venedig nach Triest. Dort wartet das Schiff!

24. Mai 1933: Ein Liegestuhl am Ende des Zwischendecks, über mir der hellblaue Himmel, darunter das dunkelblaue Meer, dessen Wellen vom Schiff durchschnitten werden, um

11 Tergit, Gabriele. 1996. 'Überfahrt 1933', in *Im Schnellzug nach Haifa*. Mit Fotos aus dem Archiv Abraham Pisarek. Mit einem Vorwort von Jens Brüning und einem Nachwort von Joachim Schlör (Berlin: Transit) pp. 11-15, hier p. 12.

12 Im Kapitel „Auf der Brücke“ des zweiten Bandes der Erinnerungstrilogie „All das Vergangene“ entwirft Sperber eine Allegorie des hoffnungsvollen Menschen, die er häufig in Romanen, Vorträgen und Essays benutzte. Dabei handelt es sich um das zentrale Symbol einer Brücke, die nicht existiert, sondern sich Stück um Stück unter dem Schritte dessen ausbreitet, der den Mut aufbringt, seinen Fuß über den Abgrund zu setzen. „Der werdende, doch nie vollendete Mensch auf der Brücke, die nur so weit reicht wie sein Mut, somit nie weit genug, ist der Held und Unheld all meiner Bücher geworden.“ (Manès Sperber, *Die vergebliche Warnung*, Wien: Europaverlag 1975, S. 13. Vgl. dazu Licharz, Werner, Leo Kauffeldt und Hans-Rudolf Schiesser (Hrsg.).1988. *Die Herausforderung Manès Sperber. Ein treuer Ketzer auf der Brücke ohne anderes Ufer* (Frankfurt am Main: Haag und Herchen) Arnoldshainer Texte; Bd. 50.)

1983 wurde Manès Sperber der Friedenspreis des deutschen Buchhandels verliehen. In der Begründung der Jury heißt es: „Den Friedenspreis des Deutschen Buchhandels verleiht der Börsenverein im Jahre 1983 Manès Sperber, dem Schriftsteller, der den Weg durch die ideologischen Verirrungen des Jahrhunderts mitgegangen ist und sich von ihnen befreite. Er hat sein Leben lang die Unabhängigkeit seines eigenen Urteils bewahrt und, unfähig zur Gleichgültigkeit, den Mut aufgebracht, jene nicht existente Brücke zu betreten, die sich nur vor dem ausbreitet, der seinen Fuß über den Abgrund setzt. Wir ehren Manès Sperber in Dankbarkeit.“ <<http://www.friedenspreis-des-deutschen-buchhandels.de/445722/?aid=537266>> [accessed 02.06. 2015]; die Zuschreibung „ukrainischer Schriftsteller“ auf der Webseite des Verbandes könnte bei Gelegenheit geändert werden!



mich herum eine ›Masse Mensch‹. Wer kennt die Völker, nennt die Namen, die gastlich hier zusammenkamen? Chaluzim mit Rucksack, kurzen Hosen, offenen Hemden, Chassidim in schwarzen Anzügen mit Käppchen und Schläfenlocken, Mittelstandseinwanderer mit Familien, richtige Touristen aus westeuropäischen Ländern und auch solche, die mit den berühmten 50 englischen Pfunden die Türen ohne Visum aufmachen wollen – Alte und Junge, Sephardim und Ashkenasim, dieses Mal mit sehr hohem Prozentsatz an Flüchtlingen aus Deutschland. Flüchtlinge! Wo sind die Eltern? Bruder?

29. Mai 1933: 5.45 Uhr früh – am Horizont nähert sich die Küste und wachsen die Umrisse der Häuser von Jaffa. Trubel, Hin- und Herjagen nach Gepäck und den Beamten der Einwanderungsbehörde, um das Schiff ein Haufen kleiner Boote. Arabische Worte fliegen vom Schiff hinunter und herauf, Pfeifen tönen, Sirenen heulen. Lastträger in verstaubten und verschwitzten Blusen und Hosen, die als Säcke um die Beine hängen, klettern an Stricken aufs Deck, die Füße in vertretenen und verdreckten alten Schuhen in allen Farben. Schwarze Augen schauen unter den Tüchern und Fetzen hervor, die in allen möglichen und unmöglichen Formen um den Kopf gewickelt sind; ehe man sich umsieht, ist der Koffer weg, befindet man sich im Arm eines solchen Burschen und wird ins schaukelnde Boot geschafft.”¹³

Während manche der Reisenden, selbst in den frühen Jahren nach 1933, die Reise als Ausdruck ihrer Verlorenheit (und der damit verbundenen Verluste, auch von Eigentum) beschreiben, fanden sich andere Einwanderer unversehens in einer Welt des Luxus und der schönen Reise wieder. Margarete Sallis buchte ihre „Palästina-Reise auf Mitte März 1934, Rückreise am 15. Mai“. In ihren Erinnerungen schreibt sie:

„Die hell erleuchtete ›Aquitania‹, einer der größten und luxuriösesten Dampfer der damaligen Zeit, stand weit draußen im Hafen von Ville France, als wir bei strömendem Regen und hoher See hinübergerudert wurden und sozusagen direkt in Tanzmusik und Ballsäle gerieten, in denen sich die elegantesten amerikanischen Paare drehten. Es sah ganz und gar nicht nach Auswanderung aus. Erst dann wurde mir klar, daß dies ja ein ›Mediterranean World Cruise‹ war, die Aquitania kam aus Amerika und fuhr nun über Athen, Istanbul und Rhodos nach Haifa. Ich hatte Touristenklasse, aber auch diese war so komfortabel und luxuriös wie sonst eine 1. Klasse. Als das Schiff am 15. März um Mitternacht die Anker lichtete, hatte ich im Halbschlaf in meiner winzigen Innenkabine das deutliche Gefühl des Beglücktseins, dem alten Europa entronnen zu sein.”¹⁴

¹³ Hauser, Martin. 1976. *Auf dem Heimweg. Aus den Tagebüchern eines deutschen Juden 1929-1945* (Bonn-Bad Godesberg: Hohwacht Verlag), pp. 55f.

¹⁴ Sallis, Margarete. 1975. *Meine beiden 40 Jahre. Nathanya 1975*. Ms, Leo Baeck Institute New York, Memoir Collection, ME 550. Im Manuskript liegt ein handgeschriebener Zettel: „In Palästina zählen die Jahre doppelt.“ Frau Sallis wurde 1894 in Speyer geboren, besuchte die Schule in Frankfurt, studierte in Berlin. Nach dem Tod ihres Mannes nahm die junge Mutter ein Soziologie-Studium in Frankfurt auf. Nach dem ersten Palästina-Besuch 1934 wanderte sie im Sommer des gleichen Jahres ein, versuchte sich in der Organisation von Reisen, arbeitete dann als Englisch-Korrespondentin für die „Shell“-Vertretung.



Auch dabei denkt man unwillkürlich an das Mittelmeer von heute, auf dem ja in einer fast absurd oder sogar zynisch anmutenden Gleichzeitigkeit neben den Flüchtlingsbooten auch die großen Kreuzfahrtschiffe und die Boote der Aussteiger, die sich damit eine unhäusliche zeitweilige Heimat geschaffen haben, unterwegs sind. Aber es ist so: Die Schiffsreise als Zeit/Ort der Reflexion kann in gleichem Maße für Verzweiflung wie für „Beglücktsein“ stehen. Für die deutsch-jüdischen Auswanderer symbolisierte sie vor allem die Erkenntnis einer Zugehörigkeit, die als neu und ungewohnt empfunden wurde. In den Reisenotizen, die Margarete Sallis an ihre Mutter schickte, heißt es:

„Am Abend vorher war auf dem Schiff ein jüdisches Meeting, d. h. ein Empfang, den die jüdischen Amerikaner den deutschen Juden gaben, Musik, Reden, in englisch, jiddisch, hebräisch, deutsch. Seltsames Gefühl auf einem fahrenden Dampfer mitten im Ozean (im Theater) gute Worte für die deutschen Juden zu hören. Und dann wir alle, wie wir da waren, alles irgendwie im Aufbruch begriffene Menschen, die irgendwie zusammengehören.“¹⁵

Während David Jünger in seiner Leipziger Dissertation die Schiffsreise als wichtiges Element in einer allgemeineren Untersuchung zur Geschichte der jüdischen Auswanderung identifiziert hat,¹⁶ beschäftigte sich Björn Siegel in Hamburg mit einem konkreten Projekt: „Das Schiff als Ort in der jüdischen Geschichte: Europäische Reedereien und die jüdische Emigration nach Palästina in der Zwischenkriegszeit (1920-1938)“.¹⁷ Ihm geht es darum, neue Akzente in der Migrationsforschung zu setzen und dabei die Materialität der Schiffe und die mit ihnen verbundenen Aktivitäten genauer zu betrachten:

„Im Gegensatz zu den vorliegenden Studien bricht [das Projekt] die Perspektive des Woher und Wohin bzw. die Analyse der Push-and-Pull Faktoren auf und stellt stattdessen die Migrationsprozesse selbst ins Zentrum der Untersuchung. Deswegen konzentriert es sich vor allem auf Fragen nach den Organisatoren und Strukturen, die die Migration bestimmten. [...] Mit der Fokussierung auf das Schiff als translokalen Ort und ganz eigenen, transnationalen Raum soll es gelingen, die bisher dominierenden nationalen Geschichtsschreibungen zu hinterfragen und die europäische Dimension in den Blick zu nehmen. Durch diesen Forschungsansatz rücken vor allem die Akteure bzw. Gestalter des Raumes 'Schiff' in den Mittelpunkt der Studie, d.h. die europäischen Reedereien und die zionistischen Organisationen. Im Einzelnen wird nach ihren Motiven, Strategien und Aktionsspielräumen im Kontext der jüdischen Migrationsbewegung nach Palästina gefragt.“¹⁸

15 Ebd.

16 Jünger, David. 2012. *Vor dem Entscheidungsjahr. Jüdische Emigrationsfragen im nationalsozialistischen Deutschland 1933-1938*, Dissertation Universität Leipzig.

17 Siegel hat das Thema in weiteren Beiträgen vorgestellt: „The long way home: Arnold Bernstein's changing German-Jewish self-conception“ (World Congress of Jewish Studies, Jerusalem, 2013); „Eine besinnliche Fahrt ins Land der Juden: Konflikte jüdischer Repräsentanten während der Jungfernfahrt der S.S. Tel Aviv nach Palästina (1935)“ (Bar Ilan University, Israel, 2012); „A community within a community: Adolf Jellinek and Wissenschaft des Judentums in Habsburg Vienna“ (European Association for Jewish Studies Conference, Oxford, 2012).

18 Institut für die Geschichte der deutschen Juden, Hamburg > Forschungsprojekte: <<http://www.igdj-hh.de/forschungsprojekte-leser/zwischen-europa-und-palaestina-das-schiff-als-ort-in-der-juedischen-migrationsgeschichte-19201938.html>> [accessed 01.06.2015].



Neben Foucault stützt sich Siegel auch auf die von Henri Lefèbvre entwickelten Konzepte der Konstruktion von Räumen und nimmt so eine „genaue Analyse des Ortes und Raumes ‘Schiff’ vor“. Auf die theoretischen Annäherungen zu unserem Thema komme ich gleich zurück. In Zusammenarbeit mit David Jünger und Björn Siegel soll eine literarische Anthologie entstehen, die Texte – aus Tagebüchern, Briefen, Memoiren – zum Thema der Schiffsreise versammelt. Die Einladung auf die Kurt-David-Brühl-Gastprofessur an der Universität Graz im Sommersemester 2014 bot dann die Gelegenheit, die damit verbundenen Fragen in einem Workshop zu vertiefen. Die Schiffsreise produziert eine Vielzahl von Dokumenten, die allerdings nirgends systematisch gesammelt wurden und sich häufig noch in privatem Besitz befinden: Briefe und Tagebücher, Bord-Merkblätter, Tickets und Speisekarten, literarische Manuskripte, Fotografien und Zeichnungen. Der Workshop hatte zum Ziel, solche Quellen – historische ebenso wie literarische oder visuelle – über die Schiffsreise als Übergangserfahrung zu identifizieren, Möglichkeiten ihrer Bewahrung zu suchen, und methodische wie theoretische Annäherungen zu ihrer Analyse im Rahmen einer interdisziplinären Migrationsforschung zu diskutieren. Neben den hier publizierten Beiträgen von David Jünger, Elisabeth Janik und Philipp Mettauer stellten auch Björn Siegel („Ein Ort zwischen Europa und Palästina: Die Jungfernfahrt der S.S. Tel Aviv im Jahre 1935“) sowie Johanna de Schmidt und Caroline Matjeka („Im Transit auf dem Ozean – Schiffszeitungen als Chroniken interkontinentaler Überfahrten im 19. und 20. Jahrhundert“) ihre seither oder künftig in anderen Publikationen veröffentlichten Arbeiten vor und diskutierten sie gemeinsam mit Gabriele Anderl, Dieter Hecht, Gerald Lamprecht, Eleonore Lappin-Eppel und Johanna Rolshoven.

III

Zur Einordnung dieser konkreten Forschungen in weitere wissenschaftliche Zusammenhänge bieten sich, bedingt durch die unterschiedliche Herkunft der am Workshop Teilnehmenden, vor allem zwei Arbeitsfelder an. Im Kontext der Jüdischen Studien sind hier die Stichworte „Port Jews“ und „Jewish Maritime Studies“ zu nennen, im Bereich der Kulturanthropologie und Europäischen Ethnologie sind „Rites de Passage“ und „Liminalität“ wesentliche Konzepte. Sie in einen Dialog zu bringen, also am Beispiel der Schiffsreise Themenfelder und theoretische Überlegungen aus den Jüdischen Studien und aus der Kulturanthropologie im jungen Feld der *Mobile Culture Studies* zusammenzudenken, war dabei unser wesentliches Anliegen.

„Jewish Maritime Studies“ gibt es noch nicht in ausgereiftem Zustand. In einem Sonderheft unserer Zeitschrift *Jewish Culture and History* wurde vor einigen Jahren versucht, sie zu begründen: „Whereas there are established fields of research, especially at the University of Southampton, such as Maritime Engineering or Maritime Archaeology, the study of ‘things maritime’ in the Humanities has only just begun. There seems to be something specific and (in the true sense of the word) debatable about the idea of Jewish Maritime Studies. The study of ‘Jews and the Sea’ – truly one of those all-too-big topics – might offer an interesting and hopefully innovative framework.“¹⁹ In ihrem auf das Potsdamer DFG-Graduiertenkolleg „Makom:

19 Schlör, Joachim. 2012. ‘Towards Jewish Maritime Studies. An introduction’, *Jewish Culture and History*, vol. 1, 2012: Jewish Maritime Studies, pp. 1-6, hier p. 1.



Ort und Orte im Judentum” zurückgehenden Buch *Jewish Topographies. Visions of Space, Traditions of Place* haben die Herausgeberinnen Julia Brauch, Anna Lipphardt und Alexandra Nocke einen Beitrag von Gilbert Herbert publiziert: ‘A View of the Sea. Jews and the Maritime Tradition’. Herbert untersucht darin „Jewish connections to the sea, Jewish perceptions of the sea, and the role that the oceans have played in the survival of the Jewish people”, und er betont, dass „the place of the sea in the evolving territorial consciousness of the Jews reflected the ever-changing circumstances of Jewish history”.²⁰

Aus der Perspektive von Southampton erschienen die Jewish Maritime Studies als sinnvolle Weiterentwicklung des AHRC-Forschungsprojekts „Port Jews” (2001-04), das „cosmopolitan port cities and their Jewish communities in Early Modern and Modern History” untersuchte und dabei die soziale Figur des „Port Jew” – als Kontrast zur etablierten Gestalt des etwa im Berlin des 18. Jahrhunderts die Aufklärung befördernden „Hofjuden” – in den Mittelpunkt rückte. David Cesarani sah darin einen frischen Zugang zur jüdischen Geschichte:

„Jews are commonly thought of as a pre-eminently earthbound and urban people, a stereotype that is not wholly charitable nor entirely unfounded. Yet the sea has played a curious, often un-remarked, role in Jewish history – particularly in the modern era. Thanks to new research and new approaches, the sea and the port cities that circumscribe it may assume a pivotal position in the great debate among Jewish historians about the dawning and the course of modern Jewish history.”²¹

Dabei waren die am Projekt Beteiligten, David Sorkin, Lois Dubin, Tony Kushner und andere einig darin, dass es sinnvoll wäre, über die Studie von Hafenstädten wie Triest, Saloniki, Bordeaux oder Hamburg hinaus auszuweiten, in der Chronologie, im geographischen Fokus, und mit einem Interesse an allen sozialen Schichten. In den Jewish Maritime Studies sollte das Interesse den drei grundlegenden Zeit-Raum-Modellen gelten – Abschied, Passage, Ankunft –, die auch in der kulturen- und anthropologischen Forschung als wesentlich erachtet werden:

“*The port city of embarkation*, the point where the emigrants leave the continent of Europe behind (and look back to a life, a profession, a hometown and family): Cuxhaven and Bremerhaven, Trieste, Marseille, but also Southampton or Liverpool. *The journey itself and the ship* as the means of transport where the emigrants spend a week or two, in still peaceful times, in a kind of suspended time and no-man’s land. Finally, *the port city of arrival*, the new place where a new life shall begin, the city of hope and promise, symbolized in the first view of Mount Carmel in Eretz Israel, Palestine, the Statue of Liberty in New York Harbour, or the Sugarloaf Mountain in Rio de Janeiro.”²²

20 Herbert, Gilbert. 2008. ‘A View of the sea: Jews and the maritime tradition’, in *Jewish Topographies. Visions of Space. Traditions of Place*, herausgegeben von Julia Brauch, Anna Lipphardt und Alexandra Nocke (Aldershot, UK:), pp. 181-199.

21 Cesarani, David. 2001. ‘Port Jews: Concepts, Cases, and Questions’, *Jewish Culture and History*, vol. 4, 2-2001, Special Issue: ‘Port Jews: Jewish Communities in Cosmopolitan Maritime Trading Centres, 1550-1950’, pp. 1-11, hier p. 2.

22 Towards Jewish Maritime Studies, S. 5.



Auf diese Weise könnte auch, was Todd Presner als „mobility studies“ im Rahmen Jüdischer Studien einforderte – „an attention to moving bodies, an emplotment of the places traversed, and a visualization of narratives of dislocation, encounter, and dispersal“²³ – nicht nur aufgegriffen, sondern in die sich längst auch in anderen Bereichen entwickelnden *Mobile Culture Studies* integriert werden. Hier findet sich denn auch die Brücke zu den Überlegungen, die Johanna Rolshoven in ihren Kommentaren zum Grazer Workshop formuliert hat und denen ich hier folge:²⁴ Die in den Beiträgen erarbeiteten Themen lassen sich zunächst in einen raumtheoretischen Zugang einordnen, der in Anlehnung an Maurice Merleau-Ponty und Henri Lefebvre dem komplexen Verflochtensein von erlebtem, sozialem und gebautem Raum Rechnung trägt.²⁵ Die Erlebnisse der Migrantinnen und Migranten und ihre individuellen Schicksale – von den Amerika-Reisen der beiden Frauen, von denen Ursula Feldkamp berichtet, über die Appenzeller Auswanderer, deren Schicksal Sabine August studiert hat, bis zu den Berichten der Ankömmlinge (aus verschiedenen Herkunftsn) in Argentinien, die in den Beiträgen von Arnd Schneider, Elisabeth Janik und Philipp Mettauert verwendet werden – spielen sich einem sozialen, von politischen und ökonomischen Entwicklungen konstruierten Raum ab und sind von dessen Regelwerken nicht unabhängig. Zugleich ist dieser Raum von einer materiellen Kultur geprägt, von Konsulatsgebäuden und Wartehallen, von Hafenkais und von Schiffen, von Etablissements also, die Bruno Latours Auffassung zufolge einen Akteurstatus einnehmen können.²⁶ Die „Mensch-Ding-Beziehungen“ werden in den teils fast liebevollen, teils von großer Einschüchterung geprägten Beschreibungen der Schiffe lebendig. Ein systemtheoretischer Zugang, wie ihn der Soziologe und Mobilitätsforscher John Urry vertritt,²⁷ verweist darüber hinaus auf die Bedeutung der „Verkehrssysteme“, die Organisation der Schiffsreisen etwa durch Reedereien und Hilfsorganisationen, die ihre je eigenen Wirkungszusammenhänge hervorbringen und mit anderen Systemen (zum Beispiel der Handhabung von Einreisebestimmungen oder der Vergabe von Visa) in Kontakt treten. Rolshoven schreibt:

„Insgesamt liegt es nahe, bewegliche Situationen und Dinge mit dem anthropologischen Interpretament des *Überganges* zu deuten. Der klassische, von Arnold van Gennep 1909 beschriebene theoretische Zugang zu kulturellen Handlungen unterstreicht die soziale

23 Presner, Todd. 2009. 'Remapping German-Jewish Studies: Benjamin, Cartography, Modernity', *German Quarterly* 82, no. 3 (summer 2009), p. 298.

24 Rolshoven, Johanna. 2014. *Die Schiffsreise als Übergang. Gedanken zur Heuristik des gesellschaftlichen Zwischenraumes*. Kommentar für die WorkshopeteilnehmerInnen „Schiffsreise“ in Graz, Juni 2014, Zentrum für Jüdische Studien, Institut für Volkskunde und Kulturanthropologie, KFU Graz. Als E-Mail am 26.06.2014 an die Teilnehmenden verschickt.

25 Merleau-Ponty, Maurice. 2006 (1961). Das Auge und der Geist, in *Raumtheorie – Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*, herausgegeben von Jörg Dünne und Stephan Günzel, mit Hermann Doetsch und Roger Lüdeke (Frankfurt am Main: Suhrkamp); Lefebvre Henri. 1974. *La production de l'espace* (Paris: Editions Anthropos); vgl. Schmid, Christian. 2006. *Stadt, Raum und Gesellschaft: Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes* (Stuttgart: Franz Steiner Verlag)

26 Latour, Bruno. 2007. *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*. (Frankfurt am Main: Suhrkamp); vgl. auch Lash, Scott. 1999. 'Objekte, die urteilen – Latours Parlament der Dinge', übersetzt von Therese Kaufmann. *instituto europeo para políticas culturales progresivas > Transversal texts*, <<http://eipcp.net/transversal/0107/lash/de>> [accessed 02.06.2015].

27 Adey, Peter and David Bissell. 2010. 'Mobilities, meetings, and futures: an interview with John Urry', *Environment and Planning D: Society and Space* 28, 2010, pp. 1–16; Adey, Peter. 2010. 'John Urry', *Key Thinkers on Space and Place* (London: Sage Publications), pp. 432–439.



Funktionalität sogenannter Übergangsrituale in traditionellen Gesellschaften. Van Gennep beschrieb die Übergangsriten als dreigliedrig: In einer ersten, der sogenannten Trennungsphase, löst sich das Individuum aus der bislang geltenden Ordnung, seinem als 'normal' bezeichneten Zustand/Umgebung; in der zweiten, der sogenannten Schwellenphase, erfährt er/sie eine Verwandlung. Er/sie befindet sich in einem nicht definierten Zwischenraum und -status, um dann in der dritten Phase eine Angliederung an eine neue, fortan als 'normal' geltende Ordnung zu erfahren."²⁸

Victor Turner hat mit dem Begriff der Liminalität ein Instrument zur Verfügung gestellt, mit dessen Hilfe ein „Schwellenzustand“ genauer untersucht werden kann.²⁹ Der Begriff der „Schwelle“ wurde denn auch im Zusammenhang mit der jüdischen Geschichte und besonders der Migrationsgeschichte sinnvoll eingesetzt.³⁰ Das Moratorium der Schiffsreise erschafft ein zeitliches und räumliches – und dadurch ein gedankliches – Dazwischen. Gilt die Reflexion *hier* dem Abschied der EmigrantInnen und Flüchtlinge von ihrer vertrauten Lebenswelt, dem Herkunftsort, dem Herkunftsland, den Verwandten, Freunden und einstigen Nachbarn, den vertrauten Ordnungen und Strukturen, den Dingen und Erinnerungen, dem Besitz und Vermögen und der einst vorgestellten Zukunft, aber auch der Trennung von Ausgrenzung, Ächtung und Verfolgung, so richtet sie sich *dort* auf die Ankunft, die – neben aller Hoffnung auf ein neues Leben – durchaus auch angstbesetzt sein und als Beginn einer Zukunft gelten kann, in der die zuvor imaginierten Utopien der unterschiedlichen „gelobten Länder“ nun Wirklichkeit zu werden versprechen oder drohen. Mit dem Erwerb der Schiffsbillets, der Transitvisa und Affidavits, mit dem „Aufgeben“ des Gepäcks und dem Betreten des Schiffs erfolgt, zwischen hier und dort, der Eintritt in die Schwellenphase. Die Schiffsreise ist ein transnationaler Übergangsraum, ein „floating space“ zwischen alter und neuer Ordnung, zwischen nicht mehr und noch nicht. „Feierliche Gefühle“, „Gespräche über die letzten Dinge“, „das Vergessen einer bitteren Vergangenheit“ – alle diese Versuche, das Erlebnis in Worte zu fassen, sind gekennzeichnet von zwiespältigen Empfindungen, die der Ambivalenz des sozialen Raumes entsprechen, in dem sie sich befinden: Nostalgie, Melancholie und Unsicherheit auf der einen Seite, Aufbruch, Neugier und Vorfreude auf der anderen. Das Schiff kann dabei durchaus zum „Angstraum“ werden, zu einem Ort der Verzweiflung, und zugleich wird es als Ort der touristischen Erfahrung von „Sonne, Licht und Meer“ konstruiert oder erinnert. Auch „Reisegefühle“ sind kulturelle Konstruktionen, nicht unabhängig von den sozialen Gegebenheiten (der persönlichen Stellung, der zur Verfügung stehenden Finanzen, der Präsenz oder Absenz von Verwandten oder Freundeskreisen, die bei den ersten Schritten helfen). Soweit der Kommentar zu den Beiträgen des Grazer Workshops.

Alle diese Themen spiegeln sich, allerdings auf recht unterschiedliche Weise, in den Beiträgen dieser Ausgabe wider. Arnd Schneider (Oslo) richtet den Blick zunächst auf die Erfahrung der langen Seereisen auf dem Weg zur anthropologischen Forschung (und wie-

²⁸ Rolshoven [2014].

²⁹ Turner, Victor W. 1998. 'Liminalität und Communitas', in: Andrea Belliger, David Krieger (Hg.), *Ritualtheorien: ein einführendes Handbuch*. (Opladen: Westdeutscher Verlag) pp. 251–264.

³⁰ Vgl. Feierstein, Liliana Ruth. 2010. *Von Schwelle zu Schwelle: Einblicke in den didaktisch-historischen Umgang mit dem Anderen aus der Perspektive jüdischen Denkens* (Bremen: edition lumière) Die jüdische Presse – Kommunikationsgeschichte im Europäischen Raum, Band 9.



der zurück) bei Bronislaw Malinowski und Claude Lévi-Strauss und schreibt damit ein Stück maritimer Wissenschaftsgeschichte, bevor er sich mit den daraus gewonnenen Fragen den konkreten Beispielen der Emigration aus Italien nach Argentinien zuwendet.³¹ Ursula Feldkamp vom Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven, die zum Thema „Frauen auf Frachtsegelschiffen in autobiografischen Quellen 1850-1939“ promoviert wurde, wertet Bordtagebücher und andere autobiografischen Quellen von Migrantinnen aus der Zeit von Anfang und Mitte des 19. Jahrhunderts aus und führt damit eine Genderperspektive ein, die in der maritimen Geschichte nach wie vor selten ist. Sabine August arbeitete am Appenzeller Volkskunde-Museum in Stein und hat dort eine Ausstellung „Von Not und Freiheit – Appenzeller Auswanderung“ kuratiert, in der Motive und Erfahrungen von Emigrationswilligen aus dieser Region nachgezeichnet wurden. Ihr Beitrag handelt vom „Auswanderungsverhalten und –erleben“ als einem vielschichtigen Prozess zwischen dem Verlassen „der bekannten und vertrauten Lebenswirklichkeit und dem Übertritt in ein unbekanntes Territorium mit fremden Regeln und Gesetzen“; wie sie schreibt, wurden in den ihr zur Verfügung stehenden Quellen die Zeiten des Übergangs nur wenig thematisiert und die Seereise als „Mittel zum Zweck“ erinnert, als nötige und oft beschwerliche „Bewegungsrichtung von einem Ort der Unfreiheit, der Armut, der Enge und des schmerzvollen Abschieds hin zu einem Ort der Sehnsucht“. Elisabeth Janik vom Doktoratskolleg Galizien an der Universität Wien wertet die verschriftlichten Erinnerungen polnischer Migranten und Migrantinnen der Jahre 1880-1914 aus, die das Sozial-Wirtschaftsinstitut in Warschau 1939 herausgegeben hat. In diesem bisher noch unbearbeiteten Quellenkorpus findet sie Belege für die These, „dass für viele Auswandererinnen und Auswanderer das Schiff zu einem Ort wurde, auf dem sie ihren Emotionen im besonderen Maße ausgesetzt waren und der sie zu Reflexionen über ihre eigene Situation anregte“. Mit Erving Goffman wird hier das Schiff als „totale“ und in sich geschlossene Institution betrachtet. Dieses Schiff, Ort der Handlung und Vermittler zwischen den Kontinenten, ist auch der Gegenstand zweier medialer Repräsentationen der maritimen Migrationserfahrung, einmal in der wortlosen Graphic Novell „Ein anderes Land“ des australischen Zeichners Shaun Tan, zum anderen in dem Zeichentrickfilms „An American Tail“ (zu Deutsch „Feivel, der Mauswanderer“), mit denen sich Anja Fuchs und Robin Klengel, beide Magistranden am Institut für Volkskunde und Kulturanthropologie der Universität Graz, beschäftigen. Mit ihrem Beitrag ist das Thema der Erinnerung und der medialen Repräsentation von Migrationserfahrungen angesprochen, ein durchaus (bisher vor allem) amerikanisches Thema.³² Viele Emigrantinnen und Emigranten aus Osteuropa und dem Russischen Reich (darin bis 1918 eingeschlossen auch Polen) wandten sich in diesen Jahren nach Südamerika, vor allem nach Argentinien. Von der Reise österreichisch-jüdischer Emigranten nach Argentinien berichtet Philipp Mettauer (Institut für jüdische Geschichte Österreichs), seine Quellen hierfür sind einerseits Interviews mit Menschen, „die bei ihrer erzwungenen Emigration Kinder, Jugendliche oder junge Erwachsene waren“, andererseits Briefe von deren

31 Vgl. auch Schneider, Arnd. 2000. *Futures Lost: Nostalgia and Identity among Italian Immigrants in Argentina*. (Bern etc.: Peter Lang)

32 Vgl. dazu auch Kribernegg, Ulla, Gerald Lamprecht, Roberta Maierhofer und Andrea Strutz (Hsg.) 2012. »Nach Amerika nämlich!« *Jüdische Migrationen in die Amerikas im 19. und 20. Jahrhundert* (Göttingen: Wallstein Verlag)



Eltern und Großeltern, die zum Teil noch während der Passage geschrieben wurden. Im Anschluss daran zeichnet David Jünger (Zentrum für Jüdische Studien Berlin-Brandenburg) die Reise-Erfahrungen deutsch-jüdischer Auswanderer ins britische Mandatsgebiet Palästina nach und stellt dabei die Momente der Reflexion über das Woher und das Wohin in den Mittelpunkt; aus seinem Beitrag wurde bereits ausführlich zitiert. Mit den beiden letzten Aufsätzen kommen wir in der Gegenwart der mediterranen Schiffsreisen an. Nataša Rogelja vom Slovenian Migration Institute in Ljubljana analysiert das Leben – und den Lebensstil – einer neuen Gruppe von (freiwilligen) Heimatflüchtigen: „[They] adopt mobility as a way of life. They travel, live and work in boats.“ Ihr Beitrag beruht auf Gesprächen mit solchen „liveboards“ auf dem Mittelmeer und zeigt, dass die schon fast klischeehaft anmutende Idee, es kämen den Leuten beim Betrachten des Meeres und der Wellen interessante Gedanken, im konkreten Fall tatsächlich stimmt. Sie fragen nach Freiheit und befragen die vertrauten Formen von Zugehörigkeit. Die (zeitweiligen) Aussteiger leben, so hat man den Eindruck, mit und auf dem Meer, als wäre das Festland die Übergangerscheinung. Aber sie sind, wie eingangs schon bemerkt, durchaus auch bewusste Zeugen der Vorgänge, die Estela Schindel in ihrem abschließenden – und so zentralen – Beitrag dokumentiert. Ihre ethnographische Untersuchung der Überfahrten von „undocumented travellers to Europe through the Greek-Turkish maritime border area“ steht stellvertretend für die Notwendigkeit, diesen aktuellen Ereignissen mehr – politische wie wissenschaftliche – Aufmerksamkeit zu widmen. Dass die Bootsflüchtlinge, um überhaupt eine Rettung erfahren zu können, ihre Schiffe zerstören, ist eine außerordentlich starke Metapher, durch die unser ganzes Konzept und die einzelnen Beiträge im besten Sinne in Frage gestellt werden.

Das Schiff ist doch (oder war jedenfalls) ein eigener Ort, ein Ort zwischen den Dingen, ein Niemandsland, auch ein zerbrechlicher Ort, ein Ort der Langeweile, ein Ort des Entzückens wie des Grauens zugleich. Wie können wir mit der Ambivalenz, sogar der Paradoxie dieser Flüchtlingserfahrungen umgehen? Was bedeutet es, wenn die Erfahrung der Schiffsreise entweder sehr präsent ist (wie bei Mettauer oder Jünger beschrieben) oder in den Erinnerungen fast gar nicht auftaucht (wie es in den von August und Janik zitierten Beispielen der Fall ist)? Unsere Autorinnen und Autoren haben neue Quellen erschlossen, in der Zusammenschau der Beiträge ergibt sich aber auch die Notwendigkeit, die bereits vorhandenen Quellen neu zu erschließen und anders zu betrachten: mit einem Interesse auch dafür, was ausgelassen wurde. Der „Schlüsselraum“ Schiff stellt eine „Krisenheterotopie“ (Foucault³³) dar, einen Ort, „dem die merkwürdige Eigenschaft zukommt, in Beziehung mit allen anderen Orten zu stehen“, in dem sich die Dinge, die Selbstverständnisse, die Familienbeziehungen, die Zugehörigkeiten oft auf schmerzhaft Weise verändern.

Das Innehalten im Dazwischen, die Erfahrung der „Liminalität“, das teils aktive, teils passive Durchleben der Schwellenphase erschafft neue „Gemeinschaften“, von denen manche nur sehr kurzfristig gelten, andere aber bis weit über den Moment der Ankunft hinausreichen. Diese Gemeinschaften stehen oft konträr zu den Ordnungen der alten wie der neuen Zugehörigkeit. Die „Anti-Struktur“ der Schiffsreisenerfahrung erschafft eine Unordnung, an die sich die Reisenden noch lange erinnern. Kultur ist hier ganz sichtbar: Prozess, Dynamik, Wandel –

33 vgl. Patrick Baum: „Heterotopie“, in: ders./Stefan Höltgen (Hrsg.): *Lexikon der Postmoderne. Personen und Begriffe*. Bochum: Projekt 2010, S. 93–94.



daraus erwächst die Herausforderung an die Forschung, dass auch eine Mobilisierung des wissenschaftlichen Standpunktes methodologisch ins Auge gefasst werden sollte: Wenn wir es mit beweglichen Lebenswelten zu tun haben, dann müssen wir auch unsere Methoden und Theorien mobilisieren, unsere Denkweisen flexibilisieren. So jedenfalls sollte das Anliegen nicht nur dieser Ausgabe, sondern der *Mobile Culture Studies* insgesamt verstanden werden.

Das macht, gleich zu Beginn, Arnd Schneider in seinem Beitrag über die Reiseerfahrungen der Anthropologen deutlich: „Lying right at the heart of this paper, and not just a fancy epistemological twist, is the distinction (and at the same time connection) between the anthropology of the sea (and sea travel) and anthropology as sea travel.” Schneider zeigt, wie für Bronislaw Malinowski, beispielsweise, die Schiffsreise Gelegenheit zum Nachdenken bot,

„the substantial journey times involved provided opportunity for, and were deliberately used to, formulate and revise research questions, read up and ponder the (un)expected research field and subjects lying ahead, or conversely on the return journey, contemplate and analyse the recently concluded research stay, through re-reading notes and diaries, and producing first draft manuscripts.”

Auch hier war das drei Stadien umfassende Projekt – embarkation, stay on board, and eventual disembarkation – im transozeanischen Übergang, der in diesen Zeiten ja Monate andauern konnte, „a site of intense personal reflection”. Die persönliche Reflexion über das Woher und über das Wohin, wie sie uns in den Quellen entgegenkommt, auch zum Leitmotiv der wissenschaftlichen Beschäftigung mit dem Unterwegssein zu machen, ist die Aufgabe unseres Journals – weitere Ausgaben werden dafür andere Themen, andere Schwerpunkte finden.

Author's affiliation

Prof. Dr. Joachim Schlör, University of Southampton, Avenue Campus, Highfield,
Southampton SO17 1BF, United Kingdom
J.Schloer @ soton.ac.uk



The sea voyage as a transitory experience in migration processes

Extended Abstract

Joachim Schlör

Mobile Culture Studies. The Journal enters the ocean of online publication with this special issue on sea voyages in the context of migration experiences. The project *Mobile Culture Studies* was born in 2006 in Basel, created by Johanna Rolshoven and Justin Winkler, as “a non profit association [...] aimed to collect, discuss and redistribute inspiring mobility themes in an interdisciplinary context. Its members departed from cultural analysis, offering competence in both qualitative and quantitative research, covering all fields that exhibit mobility phenomena, in practise as well as in academia.”¹ The main topics of research and debate should be the following:

- mobilities of people, things, ideas, information and finances
- cultural and social phenomena of mobilities and their counterparts
- historical evidence of people’s mobile practices and changing concepts of mobility
- representations of mobility in oral and visual culture

The focus here is “not primarily [...] the comparative study of cultures of mobility, but culture as an inherent movement [...], mobile culture, culture as a dynamic principle, as generator of spatial and mental movement.”² Materialities and mentalities connected to mobility form the main interest – and when the project founders invited me to edit the first volume of this journal, I thought that ships, and sea voyages, and the role they both played in processes of migration, could form an interesting example. In my research on German-Jewish emigrants and their ‘passage’ from Trieste to Jaffa or Haifa between 1933 and 1941 I have come across a good number of sources, in letters, diaries, and photo albums, that describe and illustrate the sea voyage as an elementary part of the migratory experience.

¹ *Mobile Culture Studies. The Journal* <<http://unipub.uni-graz.at/mcsj/wiki/about>> [accessed 30.05.2015]

² Ibid.



I had the impression that for many of the emigrants – who were expected, to use a phrase by Ernst Freudenheim, „to become immigrants“ – the memory of the sea voyage represented an element of in-between-ness that should be studied very carefully. While traditionally research on these German-Jewish migrants had been conducted from two different perspectives – a German narrative of departure and a lost past on the one hand, and an Israeli narrative of arrival and a gained future on the other –, these documents expressed a deep interest in the time/space-model of the passage, of the journey, of the feelings connected to a time and a space that was neither ‚here‘ nor ‚there‘ – related to Germany, for sure, but disconnected from its territory, related to Israel, but not yet connected completely to the ‚land of the future‘.

I first presented my thoughts on this thirdspace (following Edward Soja) or heterotopia (according to Michel Foucault) at the large conference on ‚Yekkes in Israel‘, in Jerusalem 2004. Maybe this was not the most adequate occasion. Most of those present wanted to celebrate the successful integration of a group of immigrants that used to be looked at with suspicion when they first arrived – out of Germany rather than ‚out of conviction‘ and Zionist initiative – but are today regarded as a group that contributed profoundly to the development of the Israeli society, specifically in the areas of law, administration, and culture. It was not such a good idea to tell them that, in my view, they were mentally ‚still on the ship‘ (although I still think it is true).

I meant to suggest that, in researching this story that brought German Jews from Germany to Palestine – and maybe, in more general terms, from the ‚Old World‘ of Europe to the ‚New World‘, to the United States and South America, to South Africa, to Australia –, we will need a place, a vantage point, from which both areas, the old and the new, the past and the future (Herkunft und Zukunft) are still visible. There is no better place for such an enterprise than the ship. The ship embodies the notion of passage, moving as it is between here and there, crossing and recrossing the seas on both side of the borders: Narratives of leaving and narratives of arriving meet, come together – and sometimes contradict themselves – during this week, or several weeks of in-between-ness. This period is marked by restless activities both before people can enter the ship (consulting atlases and maps, sitting and waiting in the offices of Jewish aid organisations or consulates of potential new home countries, buying tickets, and so on) and after they leave it again (border control, passport control, customs, and the first impressions of a future life on a kibbutz in the Galilee or a farm far away from Buenos Aires, or in Manhattan).

In contrast, the period of the sea voyage is marked by an intense silence. In the early period after 1933, when emigration from Germany was tolerated, partly even encouraged by the Nazi regime and entry visas to host countries were still available, the journey still resembled a sea voyage in more peaceful times. There was nothing much to do during this week before the emigrants arrived in Haifa, or the three or more weeks it took to bring them to Cape Town or Melbourne. Therefore, many people started to – felt the need, and also the opportunity to – reflect. To write down observations. To think about the ‚whence‘ and the ‚whither‘. Where do we come from, and where do we go? How do we feel in this suspended time and space? Where do we look, backward or forward? Together with David Jünger (Berlin) and Björn Siegel (Hamburg) a project has been developed: to create a literary anthology that collects a variety of sea voyage testimonies, from letters, diaries, memoirs, or fictional texts. A visiting professorship at the Centre for Jewish Studies, Graz University, gave me the opportunity to organise



(with Gerald Lamprecht) a workshop on this topic and to invite a number of colleagues to present their research. Thus the focus widened considerably, including papers on migration from Poland (Elisabeth Janik) and to Argentina (Philipp Mettauert). The Call for Papers for this issue produced – fortunately, I think – an even wider perspective on the topic: with contributions on sea voyage experiences by noted anthropologists (Arnd Schneider), on 19th century sources that document the transatlantic crossings of German female travellers (Ursula Feldkamp) and of Swiss emigrants from Appenzell (Sabine August), but also on mediated representations in graphic novels and films (Anja Fuchs, Robin Klengel), on the lifestyle of „liveaboards“ on the Mediterranean Sea (Nataša Rogelja), and on the current situation of refugees between Turkey and Greece (Estela Schindel).

„The current situation“ is, obviously, a euphemism. The Mediterranean Sea today is the theatre of a profound tragedy. Refugees from the African continent try desperately to reach the coasts of Europe, in Lampedusa or in Malta, hoping for the security and the freedom that is – or has been? – the promise of Europe. Caught in the in-between-ness of political unrest in their home countries, the criminal activities of smugglers, and the tightened security measures of the „Fortress Europe“, migrants face death, detention, and deportation. There is no time for them to reflect on their experiences or to make notes. One might even think that political activism in support of the refugees would be more urgently required of us today than academic research. On the other hand, ethnographical and anthropological research on migrants‘ experiences does already take place, in the context of Border Studies or Diaspora Studies, and it may well be that the „situation“ (including the images we are confronted with daily) challenges, indeed forces us to re-think and re-conceptualize our ideas about ships, about voyages, and about mobility in general. In her comments on the papers delivered during the Graz workshop in June 2014, Johanna Rolshoven offered a wide range of theoretical and methodological approaches for an understanding of both the historical and the contemporary „situations“: of people finding themselves aboard ships from an old home to a new one.³

What Todd Presner has required of „mobility studies“, not only in the context of Jewish Studies – „an attention to moving bodies, an emplotment of the places traversed, and a visualization of narratives of dislocation, encounter, and dispersal“⁴ –, can be made useful in our example when theoretical deliberations on the production (Lefebvre) and construction of space are discussed with regard to, and in respect of, the individual experiences of migrants; when observations of the material culture (the ship) are brought into a dialogue with personal reflections about the meaning of the passage for those who travelled across the oceans; in short, when the passage itself (van Gennep) and the systems related to it (Urry) acquire a human face.

Notions such as „liminality“ (Turner), „threshold“, or „moratorium“, are all tentative approaches to an understanding of the spatial and temporal in-between-ness which sea voyages symbolically represent. Leaving and arriving, looking back and looking forward, making travel arrangements relating to countries – and states of mind – „here“ and „there“, expressing feelings

3 Rolshoven, Johanna. [2014]. *Die Schiffsreise als Übergang. Gedanken zur Heuristik des gesellschaftlichen Zwischenraumes*. Commentary for the attention of the workshop audience „Schiffsreise“, Graz, June 2014, Zentrum für Jüdische Studien, Institut für Volkskunde und Kulturanthropologie, KFU Graz. E-mail sent to the participants on 2014-06-26.

4 Ibid. Presner, Todd. 2009. 'Remapping German-Jewish Studies: Benjamin, Cartography, Modernity', *German Quarterly* 82, no. 3 (summer 2009), p. 298.



of fear and of hope: all of these are cultural practices which have found their (often unpublished, often forgotten) expression in migrant testimonies. To find, collect, research, and analyse such testimonies is an important task for all of us who are interested in the interpretation of culture as a process – in movement, dynamic, fragmented, ever-changing, and depending on the freedom of the individual. Mobile Culture Studies will continue to explore this field.

Extended Abstract of:

Joachim Schlör, 'Die Schiffsreise als Übergangserfahrung in Migrationsprozessen',
Mobile Culture Studies. The Journal 1, 2015, 9-22. <<http://unipub.uni-graz.at/mcsj>>

Author's affiliation

Prof. Dr. Joachim Schlör, University of Southampton, Avenue Campus, Highfield,
Southampton SO17 1BF, United Kingdom
J.Schloer @ soton.ac.uk



Photo: Swiss citizens evacuated from Hungary and other countries liberated by the Red Army on the deck of the *SS Drottningholm* voyaging from Istanbul to Lisbon, April 1945. Photograph reproduced courtesy of the Carl Lutz Stiftung © Budapest.

SS Drottningholm, 1945

Istanbul–Lisboa

In his correspondence dated April 18th, 1945, the head of the Swiss Foreign Office Walter Stucki informed the Swiss ambassador in Budapest about the arrival of forty-nine Swiss citizens in Turkey.¹ Twenty were functionaries of the Political Department who, along with their families, were evacuated after having been denied residence by Russian military authorities.

Among the people mentioned in the letter were Vice Consul Charles [Carl] Lutz and his wife Gertrud (in the photograph from the SS Drottningholm they are the fourth and fifth from the left) and Franz Bischoff and his wife Martha (seventh and ninth from the left).² Other passengers included Hans Steiner, his wife Marie, and their son Hans; Emmanuel Laroche; Bettina Scharplaz; Anton Hürlimann; Elsa Kradolfer; Hedwig Lehmann; Käty Wyss; Gustav Mohn; Sady Albert Jaquier and his wife Raymonde; Margarethe von Walterskirchen; Paul Greiner and his wife Elisabeth; and Max Ember.

Carl Lutz (1859–1975) is credited with having saved more than 62,000 Jews during his service in Budapest from 1942 until this forced sea voyage. Although he was criticized by Swiss officials for having overstepped his authority, he was rehabilitated in 1958. In 1965 he was awarded the title of Righteous Among the Nations.

Twenty-nine more Swiss citizens traveling from Hungary joined them in Istanbul, where they were also joined by people from the Swiss embassies in Sofia, Brăila, and Ankara. They were all travelling on the Swedish steamboat SS Drottningholm bound for Lisbon..

Documents edited by Justin Winkler. We are grateful to Agnes Hirschi for her kind support.

Sources:

1. Letter: sig. [Walter] Stucki to B.21.218.Budapest.-DO., Bern, den 18. April 1945. See also J. O. Kehrl. 1944. *Bericht an das Eidg. Politische Departement über die Verhältnisse in Budapest vor, während und nach der Besetzung durch die Russen*, 15. Dezember 1944 – April 1945. Erstattet im Auftrag des Chefs des Politischen Departements, Bern, <http://db.dodis.ch/document/18858> [accessed 2015-05-22]
2. We were unable to identify the other persons in the photograph.



An anthropology of the sea voyage

Prolegomena to an epistemology of transoceanic travel¹

Arnd Schneider

Abstract This paper draws a distinction between an anthropology of the sea and an anthropology as sea travel – using the latter as an epistemological window to understand immigrants’ experiences of long-distance sea travel which have rarely been considered in the anthropology of immigrant societies.

The paper reviews Bronislaw Malinowski’s own travel linked to some explorations of archetypical sea voyages among the Trobriand Islanders (*Argonauts of the Western Pacific*, 1922). In a further step, the ‘shipboard notes’ of Claude Lévi-Strauss’s *Tristes Tropiques* (1955) are used to consider what might have been gained if early and mid-20th century anthropologists had turned their ethnographic eye on ships, their crew and immigrants travelling on them. This paper then takes inspiration from early and mid-20th century anthropologists on sea voyages (not or only rarely related to immigrants’ travel), and applies insight from this to material from 20th century immigrants to Argentina. Though some of the empirical evidence has been published previously (Schneider 2000), it is here complemented with more recent material (from fieldwork in 2014), and interpreted in a new comparative and theoretical key.

Keywords sea voyage, transoceanic travel, onboard ethnography, Argentina, epistemology

¹ Fieldwork in Saladillo, Province of Buenos Aires, Argentina (see section III) was carried out in November 2014. I am grateful to the Department of Social Anthropology, University of Oslo for a travel grant. Special thanks are due to Nélica Cimino of the *Sociedad Italiana de Saladillo* who opened many doors for me, to Marcelo Pereyra and Claudia Ana Calcedo from the *Museo y Archivo Histórico de Saladillo*, and to filmmakers Fabio Junco and Julio Midú who invited me to Saladillo in the first place.
I am also grateful to Joachim Schlör for having invited me to contribute to this special journal issue, and for comments by two anonymous reviewers.



I

The sea voyage has long occupied poets, writers, philosophers and even cultural critics and social scientists. Whilst this paper is written in view of the specific topic of this journal issue, it is perhaps not too far-fetched to claim a particular relation of anthropology to the 'sea', both in terms of a subject of study and as a means through which anthropological exploration was enabled or carried out. An anthropology of the 'sea' has covered variously traditional and non-traditional fishing and coastal communities, seamen working on ships, as well as off-shore work and habitats. There is no pretense here to review the enormous range of anthropological work done on topics related to the sea, port cities, the global shipping industry, and so forth. Topics covered range – to name but a few – from the subsistence economies living off the sea, to maps and navigation, to the seasonal work of those working on ships, and to the expected returns from such travels, including the past (e. g. nostalgia) and future projections involved in them.²

However, lying right at the heart of this paper, and not just a fancy epistemological twist, is the distinction (and at the same time connection) between the anthropology *of* the sea (and sea travel) and anthropology *as* sea travel. Anthropological exploration and research up until the increasing predominance of air travel in the latter part of the 20th century was largely dependent on sea travel, and in fact constructed as an enterprise of the far-away 'other'. The substantial journey times involved provided opportunity for, and were deliberately used to, formulate and revise research questions, read up, and ponder the (un)expected research field and subjects lying ahead, or conversely on the return journey, contemplate and analyse the recently concluded research stay, through re-reading notes and diaries, and producing first draft manuscripts. Before air travel, and in analogue times (as opposed to current digital times), sea travel also clearly put a temporal break and barrier between 'us' (the researchers, or other travelers) and 'them' (the subjects of study), and between metropolitan academia and remote research locations (further compounded by the long relay times of postal communication) – whilst at the same time serving as a distinct step in the rite of passage which fieldwork was to become for any novice anthropologist.

Similarly, for immigrants during the age of mass migration, travelling just like the anthropologists also on ocean liners, sea travel signified the most important rupture in their lives. Yet the two experiences, anthropologists travelling towards a new research site, and immigrants heading for a new life – whilst structurally similar – did rarely connect. However, heuristic and epistemological insight for a possible ethnography of past transoceanic travel on regular passenger services (which came to an end in the 1970s) can be constructed arguably from anthropologists' testimony (mainly onboard diary entries), as I seek to demonstrate in this essay.

All sea travel involves structural elements of embarkation, stay on board, and eventual disembarkation. Transoceanic sea travel, of course, includes many days, even months on board, and affords ample opportunity for socialization with fellow passengers, but also in terms of personal perception and rationalization of the voyage as the forward projection towards the new, and not least for anthropologists it became a site of intense personal reflection. I will start with reviewing some travels linked to explorations of archetypal sea voyages among the

2 See for example, Acheson (1981), Aubert (1965), Weibust (1969), Gell (1985), Hutchins (1995), Lamvik (2001), Blount (2005), Karjalainen (2007), Markkula (2011), Sampson (2013); in relation to nostalgia Schneider (2000), and more generally, Angé/Berliner (2014).



Trobriand Islanders by Bronislaw Malinowski (*Argonauts of the Western Pacific*, 1922), one of the emblematic founding figures of modern anthropology. This is set against Malinowski's methodology of extensive fieldwork, the future signature practice of anthropology, and in fact the result of sea travel at the outbreak of WWI which suddenly became a voyage of uncertain return.

Thus in anthropology the trope of sea travel is intricately bound up with the development of the discipline and its new standard method of ethnographic fieldwork, i. e. the long-term immersion into another culture, involving participant observation.

In a famous passage, Malinowski writes:

“Imagine yourself suddenly set down surrounded by your gear, alone on a tropical beach close to a native village, while the launch or dinghy which has brought you sails away out of sight. Since you take abode in the compound of some neighbouring white man, trader or missionary, you have nothing to do, but to start at once your ethnographic work. Imagine further that you are a beginner, without previous experience, with nothing to guide you and no one to help you. For the white man is temporarily absent, or else unable to waste time on you. This exactly describes my first initiation into field work on the south coast of New Guinea.” (Malinowski 1992[1922]: 4)

The scenographic, indeed cinematic qualities of this passage are immediately apparent (and have been commented upon; Marcus 2010: 88), as is the sense of abandon, separation and dislocation inherent in and resulting from sea voyages. For the anthropologist, as an important rite of passage, this physical separation was (and for some still is) the precondition of the cultural separation and distance deemed necessary to achieve the cultural understanding of others, but it has been also much criticized since anthropology's hermeneutic turn and writing culture critique of the 1980s (Clifford/Marcus 1986). Ethnographic fieldwork required for its eventual *mise-en-scène* (Marcus 2010) severing the ties that still connected the ethnographer to his or her own recent sea voyages, the ultimate purpose of which was arrival in the field. The last leg of these voyages was done in Malinowski's case with a small craft – see the above quote – and was preceded by shorter connecting travels, and of course the transoceanic voyage itself. But fieldwork for its successful closure also needed the return trip – another essential step in the rites of passage, now re-transiting once more into the ‘civilized’ world of learning and academia. However, bringing the results back to that world and analyzing them was not only achieved in the private study or university offices in London, but also through further dislocations, involving (then) again sea travel, such as Malinowski's writing up period on Tenerife in 1920/21 (cf Malinowski 1992[1922]: xvii, Firth 1957: 3-4, Wayne 1985: 535).

Significantly, for Malinowski the outbound trip to the Antipodes was not only a means to an end to arrive at the British Association meeting in Australia and to do fieldwork in the British part of Papua New Guinea (Young 2004: 245-46, 264-269, 289-292); it also confirmed him in his vocation for a scientifically grounded anthropology. The sea voyage and its conclusion was literally a watershed in his career, demarcating and putting into relief his philosophical convictions in contradistinction to his close friend, the Polish avant-garde artist Stanislaw Witkiewicz, who had accompanied him on the trip and with whom he briefly toured Ceylon (taking also photographs, which unfortunately don't survive). Immediately after this trip Mal-



inowski fell out with Witkiewicz, and when Witkiewicz returned from Australia to Europe to join the Tsar's army,³ Malinowski stayed behind in Australia. Originally from Krakow (then, as some other parts of Southern Poland, under Austrian rule), Malinowski possessed an Austrian passport, and therefore in Australia had the status of an enemy alien. Internment in Britain, or conscription to the Imperial Austrian Army, might have awaited upon his return to Europe, but in Australia – whilst having to report regularly to the police – Malinowski effectively turned the prospect of a stay of uncertain length into an opportunity for fieldwork, for which he even obtained funding (Young 2004: 245-246, Kuper 1983: 12). Importantly, as several commentators have remarked upon (Young 1998, 2004, Wright 1991, Coote 1993), with his artist friend Witkiewicz having abandoned him, any potential creative challenge, doubts or threats to Malinowski's new realist paradigm of fieldwork were also removed. The paradigm forming character of Malinowski's first full research trip is also intrinsically connected with sea voyages of a specific kind, which were to become the principal topic of his researches – that is the kula ring exchange system in Trobriand islands; a system of non – monetary exchange that became important in theoretical debates about exchange systems and economy in non-complex, non-western societies (starting with Mauss[1925] 1966). The Kula ring consisted of many trading sea voyages between the islanders of the Trobriands, following an elaborate ceremonial and ritual set of rules, with long necklaces of red shell moving in one direction and bracelets of white shell moving into the other, where they are constantly exchanged for each other (Malinowski 1922: 81). However, in terms of actual fieldwork and participant observation Malinowski's account of Kula ring voyages is largely reconstructed. Whilst he did do rowing trips close to shore and went on shorter trips, he never actually joined a kula expedition; in fact he missed one about to depart (Malinowski 1922: 385, Young 2004: 539, Stocking 1983: 107). His biographer, Michael W. Young, has drawn furthermore a neat comparison between Malinowski's fieldwork founding myth and that of the Kula ring he investigated:

“Yet anthropological posteriority would come to view his fieldwork achievements as singularly heroic, and the recursive pattern of his charter myth is discernible even in his brief expedition to the Amphletts. The hero sails to unknown shores, confronts natural and supernatural dangers, overcomes obstacles with trickery and magical help and returns safely with the treasures he has won. In the manner of such heroes, too, he would claim a wife and rightful fame. Did it perhaps occur to him that his own quest for ethnographic riches mirrored the heroic quest for fame and fortune of the Kula traders who plied these islands?” (Young 2004: 539-40)

An entire chapter of Malinowski's classic monograph is dedicated to shipwreck. Shipwreck is the one constant of sea travel throughout its history, always present as a threat and possibility (for the philosophical implications cf. Blumenberg 1996, also Thompson 2014), and Trobriand Islanders have an elaborate system of magic and spells to make their voyages safe, threatened incessantly by witches sent by enemies, bad weather (also the result of bad magic), and so forth (Malinowski 1922: 237 – 266). Malinowski, later famous for his theories on Magic, Science, and Religion (Malinowski 1948), rationalized his own misfortunes in different ways, but according

3 Witkiewicz was originally from the Lithuanian village of Pašiaušė (or Poszawsze in Polish), then ruled by the Russian Empire and hence would have travelled on a Russian passport.



to his biographer was no stranger to superstition for impending sea travel (Young 2004:537). For instance, when travelling back to Port Moresby (Papua New Guinea) from the island of Mailu, his ship gets stuck on a coral reef; Malinowski is afraid of losing his field materials, and has a 'hysterical fear' of shipwreck (Young 2004: 353, Malinowski 1967: 75). The loss of field materials is of course one of the anthropologist's worst nightmares, and the anthropologist Gunnar Landtman, for example, paid a diver to retrieve them (Landtman 1927: ix). Whilst on the whole (but *vide* the Titanic and other maritime disasters), transoceanic sea travel in steamships was considered safer than that on the small indigenous crafts and outriggers of Trobriand islanders, WWI with its increased dangers also for passenger and merchant ships clearly added uncertainty to such travel, acknowledged in Malinowski's diary (1967: 199), which also reveals his bouts of seasickness (Young 2004: 342), and other apprehensions of sea travel.

Malinowski is acutely aware of the special qualities of sea travel and evokes them, for instance, in powerful descriptions of the ship leaving port or arriving, or the changing landscapes and coastlines, slowly receding or approaching.

"There was a lovely green sea, but I could not see the full sweep of the [Great Barrier] Reef. Many little islands along the way. Would have wanted to learn the principles of navigation, but feared the captain. Marvelous moonlit nights. (...) We left Brisbane Saturday, 9. 5. 14, arrived Cairns Wednesday, ... The bay was lovely seen in the morning half-light – high mountains on both sides; the bay cuts deep into a broad valley. The land was flat at the foot of the mountains; at the end of the bay, thick mangrove forests. Mounts in fog; sheets of rain kept moving down the slopes into the valley and out to the sea. " (Malinowski 1967: 5-6).

For Malinowski, sea travel is a means to an end, either as long-distance transoceanic travel to reach a final destination, travel between the islands of Melanesia, or in a number of shorter trips in coastal waters on small boats to do research in the Trobriand islands. On the whole, and apart from a few recorded instances in his diaries, and despite his intense friendship with the artist-writer Witkiewicz who accompanied him, life on board of passenger ships is not worthy of ethnographic description or anthropological analysis.

A generation later, another towering figure of 20th century anthropology, Claude Lévi-Strauss, undertakes several memorable sea voyages, two of which have been immortalized in particular detail in his famous *Tristes Tropiques* (1955): one to take up a position in Sociology at the University of São Paulo in 1935, the other his flight of refuge to New York in 1941 from persecution in Nazi-occupied France and certain deportation to a concentration camp. *Tristes Tropiques* is the swan song on any romantic possibility of travel to the exotic other, and a concurrent indictment of the spread of Western civilization – what today we would call globalization. Written in retrospect of these travels and published in 1955, *Tristes Tropiques* rationalizes sea travel, provides acute depictions of life on board, and offers philosophical reflection on the forever changed status of (sea) travel in the dawning age of massive air travel and a world of shrinking distances and increasing cultural homogenization (a topic Lévi-Strauss famously addressed in his essay 'Race and History' in *Structural Anthropology* 2, Lévi-Strauss 1973: 358-59).



Intriguingly, during his first journey inland, and with an eye which had been trained on the sea before, the future ethnographer transposes the sea view also onto solid ground, and applies an almost maritime field of vision to the landscapes he describes. Sea voyage and land travel seem to be of one long sliding movement, absorbing and recording the vagaries of travel – frequent break downs of trucks and long delays – and the slow changing environments, vistas and landscapes (Lévi-Strauss 1970: 189-192). This maritime rhapsody on land – including also riverine boat travel – is replayed with rich photographic material in the much later published *Saudades do Brasil* (Lévi-Strauss 1995), constituting almost a counterpoint to the elegiac description of a sunset – taken directly from his notes written on board (and published in a section, entitled ‘Shipboard notes’, Lévi-Strauss 1970: 66-73).

“At twenty to six in the evening the sky in the west seemed encumbered with a complicated edifice, horizontal at its base, which was so exactly like the sea that one would have thought it had been sucked up out of it in some incomprehensible way, or that a thick and invisible layer of crystal had been inserted between the two. (...) Meanwhile the sun was gradually coming into view behind the celestial reefs that blocked the view to the west; as it progressed downwards inch by inch its rays would disperse the mists or force their way through, throwing into relief as they did so whatever had stood in their way, and dissipating it in a mass of circular fragments, each with a size and a luminous intensity all its own.” (Lévi-Strauss 1970: 68 – 69).

These poetic ‘shipboard notes’ in *Tristes Tropiques* are the surviving part of what Lévi-Strauss intended to be a ‘vaguely Conradian novel’ (Debaene 2014: 177), and as a whole, *Tristes Tropiques* is regarded as an important work of literature. It is a prime example of the ‘second book’ which according to Vincent Debaene (2014: 3) is the distinctive feature of French anthropology for most parts of the 20th century, where scholars would famously publish a scientific monograph followed (or in some cases preceded by) a work with literary ambitions. This literary, ‘second’ book, however, was decidedly not a travelogue, or travel book, but rather a book about travelling that was explicitly fighting the stereotyping and cheaper forms of depictions of alterity inherent in such literature, as Lévi-Strauss made very clear in the opening pages of *Tristes Tropiques* (1970: 17-18, Debaene 2014: 199).⁴ Literary ambitions apart, in more prosaic (and indeed structural) terms, of course, the sea voyage is not restricted to the sea, but preceded and followed, in fact preconditioned by a range of other travels and formalities. These include dealing with port authorities, immigration and health officials on land which were common in the age of massive sea travel, described in considerable detail by Lévi-Strauss in chapter 2 ‘On Board Ship’ of *Tristes Tropiques* (Lévi-Strauss 1970: 23-30; – here as the trials and tribulations of getting safe passage to the US fleeing Nazi persecution), and surface also in immigrant accounts to which I shall turn now.

4 I am grateful to George Marcus for having pointed me to Debaene’s book.

II

Both Bronislaw Malinowski and Claude Lévi-Strauss are examples of the single anthropologist as ‘hero’ (the term Susan Sontag famously applied to Lévi-Strauss, Sontag 1963), travelling as it were at certain moments of high modernity which collapsed arguably in the 1980s (cf. Jordheim 2014), preceded only by a decade by the final suspension of passenger services to South America.

Malinowski’s, and later Lévi-Strauss’s, sea travels, as those of other early and mid-20th century anthropologists, also take place during periods of unprecedented migrations of Europeans across the Atlantic in particular, part of the age of mass migration. These resumed briefly in the inter-war period, with smaller contingents of refugees fleeing Fascist, Francoist and Nazi persecution into the first years of WWII (Lévi-Strauss being one of them), and a last period of migrations after WWII till the early 1950s (mostly of economic migrants, but also consisting of smaller contingents of those wanting to escape prosecution for their Nazi or Fascist past),⁵ with passenger services coming to an end in the 1970s. One of the main countries of immigration was Argentina.

Yet European sea travel itself, indeed the study of immigrants, would have been far removed from the anthropology of the time.⁶ Sea travel of Europeans for the purpose of emigration or research was of course taken for granted by early and mid-20th century anthropologists, but not considered a subject of study – that, obviously, lay elsewhere in an exotic location in the tropics, not among one’s own on board of an ocean liner.

However, the perceptiveness and sensibility applied by anthropologists in both their descriptions and reflections of their own sea voyages and, when the sea became a subject of research, might be a useful foil for the understanding of immigrant accounts of sea travels. Indeed such a heuristic procedure might be apposite both for the historic times of mass migration (which still remains a much under-researched field in anthropology) and for the more recent past and present, with massive maritime movement of refugees and immigrants, for instance from South East Asia (e. g. the ‘boat people’ fleeing after the Vietnam war) or across the Mediterranean to Europe (e. g. Pinelli 2015)

Argentina – though it was not on the orbit of either Malinowski’s antipodean, and later transatlantic travels, nor of those by Lévi-Strauss (to Brazil in 1935; and to the United States in 1941), is an interesting case among immigrant societies, and the multiple cases of sea travel this involved. Argentina is second only to the United States in terms of absolute numbers of immigrants received during times of mass migration, and ranks first by number of immigrants in relation to its original population before 1870. Among the classic immigration countries (including the US, Canada and Australia) it is perhaps unique in that it took a different path to economic development than what was forecast still in the 1920s, when it was ranked 8th among the world economic powers.⁷

In this context it useful to look at some immigrant accounts of sea travel. It is here that I turn to some of my own material on Italian immigrants in Argentina (taken from Schneider,

5 For the Argentine context, see Schneider (1995, 1999), and the further literature contained therein.

6 With some notable exceptions in the US, e. g. Franz Boas (1912) and Paul Radin (1935). Only much later Malinowski’s student Raymond Firth would turn to study Italians in London (Garigue and Firth 1956).

7 For the historical and socioeconomic background, see Schneider (2000) and the further literature contained therein.



2000). In a further section, I complement this material with some recent interviews carried out in Saladillo, Province of Buenos Aires in November 2014. Whilst during my first fieldwork with Italian immigrants in 1988/89, I was able to still interview people who had come as very young children during the times of mass migration before WWI to Argentina, the recent interviews are in terms of generation from the last that still came by boat to Argentina after WWII.

We find here, albeit in different context, similar preoccupations of sea travel: the transitory nature of the travel, the projection towards the new, the uncertainty of travel itself, including shipwreck, and the material objects associated with travel. Certainly, Malinowski's insights from the kula ring, his own notes on sea travel in the posthumously published diary, or Lévi-Strauss's shipboard notes cannot be applied directly to such material, but they nevertheless show the potentials to think through the migrant experience at sea. It remains fascinating to contemplate what material early and mid-20th century anthropologists could have produced on sea travel if they had applied to it their ethnographic sensibilities and the newly invented method of participant observation. Both the surrealist writer and anthropologist Michel Leiris (1980, [1934])⁸ in his *L'Afrique fantôme*, the highly personal account in diary form of his travel with the French Dakar-Djibouti expedition 1931 – 1933 led by anthropologist Marcel Griaule, and Alfred Métraux (who did fieldwork in South America, Haiti and on Easter Island) in his posthumously published diary (1978), commented to some extent on their life on board at the beginning and end of prolonged fieldwork travel. During the research travel, Leiris even dreamt that the whole expedition party found itself on a sinking ship, but the ship turned out to be the building of his Paris flat (Leiris 1980: 86; diary entry for 1 August 1931). At another instance, when the *Volpi* with which he had arrived in Djibouti had just disappeared out of sight, he planned to write a fantastic ship story, in which the ship would be doomed by disaster (Leiris 1985: 365; diary entry for 11 January 1933).

It is unfortunate that Malinowski did not keep a diary on his two –months return journey to Europe in 1920.⁹ However, more examples by other anthropologists could surely be added, and future research would have to establish what possible diary entries, written onboard by early and mid-20th century anthropologists, could yield in terms of ethnographic and theoretical-analytic insight.¹⁰

A glimpse of these more implicitly analytic possibilities can be garnered again from Lévi-Strauss 'shipboard notes' in *Tristes Tropiques*:

“The passengers were preoccupied neither with our position, nor with the route we had to follow, nor with the nature of the countries which lay out of sight behind the horizon. It seemed to them that if they were shut up in a confined space, for a number of days that had been decided in advance, it was not because distance had to be covered but because they had to expiate the privilege of being carried from one side of the world to the other, without making themselves the smallest exertion. ... Nowhere on the ship was there any visible sign

8 I am referencing the German editions of *L'Afrique fantôme* – to my knowledge; it has not yet been translated into English. For an early appreciation in English, see Clifford (1988, respectively Ch. 6), for a recent appraisal Debaene (2014).

9 Michael W. Young *personal communication* 12/06/2015, Grażyna Kubica, *personal communication* 17/06/2015.

10 For instance, Koch-Grünberg (2004: 23–35) on his way to Brazil on a steamer at the turn of the century, leaves some extensive, and witty descriptions of life onboard.



of the efforts which, somewhere and on someone's part, were being made. The men who were actually running the ship did not want to see the passengers more than the passengers wanted to see them. (The officers, too, had no wish for the two groups to mingle.) All that we could do was to drag ourselves round the great carcass of the ship; a sailor retouching the paintwork, or a steward in blue overalls swabbing down the first-class corridors – these are much as we saw, or would ever see, in token of the thousands of miles that we were covering.” (Lévi-Strauss 1970: 68)

Fieldwork, ethnography, participant observation – the methodological toolkit of the anthropologist provides something akin to an epistemological window, a potential view on the first-hand experience and meaning of sea travel by immigrants, now only possible through retrospect conversation and material remains of such travel. Life histories, of course, are collected in retrospect and the episodes of sea travel contained within them often refer to a distant past.

In the following, I will briefly review three immigrants accounts of their sea travel. When I collected these in 1988/1989, my main interest had not been in the details of the voyage itself, but in the larger canvas of their life histories, and how they inserted themselves into the process of making it in Argentina, epitomized by the proverbial expression of ‘making it in America’ (*hacer la América*, in Spanish, or *fare l'America* in Italian).

Enrique Gerardi, recounted his sea voyage as part of his life history to me in downtown Buenos Aires in 1989. He had become a successful industrialist, but was five years old when he disembarked at Buenos Aires on 26 October, 1906. His father, his mother, a brother and two sisters had accompanied him. One of his mother's brothers had come to Buenos Aires in 1899.

“I can still remember the crossing. The steamer took the route, Genoa-Dakar-Buenos Aires. In Dakar, I remember the young black kids who swam near the boat where the passengers threw them coins. One of them smashed his head [on the ship]. – When we arrived at Buenos Aires we had to disembark in a small vessel because the port lacked sufficient depth.” (Schneider 2000: 116)

Children diving for coins thrown by passengers, especially in African and Brazilian ports, are reported in many accounts of the time. Looking back at the end of his life, without any sentimentality or nostalgia to what he had observed as a five-year old, it would signify the exact antithesis to his own achievements, making money through hard work, and eventually becoming a successful industrialist, not off the alms thrown by others.

The next account of which I only reproduce here the part relating to the sea voyage is framed by Domenico Donatello telling me the history of his anarchist father rebelling against the moral and political order at the time, and his own later life as a melancholic music lover.

“I embarked in Genoa on a French ship, the *Formose* of the *Lloyd Latino* based in Marseilles. And [by chance] I witnessed the sinking of the *Principessa Mafalda*.¹¹ We were near the Brazilian coast and eating on the lower deck. When we came up on deck, the

11 The sinking of the *Principessa Mafalda* on 25 October, 1925, “. . . resulted in 314 fatalities out of the 1,252 passengers and crew on board the ship. With a casualty rate ten times that of the *Andrea Doria*, the sinking is the greatest tragedy in Italian shipping and the largest ever in the Southern Hemisphere in peacetime.” (wikipedia, “SS Principessa Mafalda”, accessed 12/6/15)



sun, which had been on one side of the ship was on the other. So I thought that the ship must have turned around. And in fact it had got a message to help the shipwrecked from the *Principessa Mafalda* and we took almost 200 of the shipwrecked to Brazil. I got my suitcase stolen by them. Some came on life boats and some just swam [to our ship] and they went to sleep in the cabins wherever they could find a place. I did not travel first class, but in the 'ordinary' class. I was lucky to have some things stored in the hold. [In Buenos Aires] I disembarked and spent the night in the 'Immigrant Hotel' (*Hotel de los Inmigrantes*) and then went to the city centre. I could not get in touch with the relatives of my grandfather because they lived far away, up north in the provinces of Tucumán and Salta." (Schneider 2000:130)

The following account, full of melodrama and deserving to be reproduced here at some length, I heard from Marta Zanone in Buenos Aires in 1989. Here we find Stefania Devoto, Marta's mother, liberating herself from oppressive circumstances in early 20th century Genoa. The mother's 'escape' from Genoa in 1925, the meeting of her future husband and founder of the later family business on the ship, and the take-over of responsibilities as director of the company after his death in 1949, are the main themes.

"As time went by, my mother felt suffocated or oppressed in the environment of the family which was too closed for her – the lack of freedom, the impossibility of having male and female friends and going dancing. My uncle did not want her [to go dancing] and that was the custom of the time. ... For example, when my mother liked to go dancing on Saturday or Sunday, my uncle waited for her at the exit of the ballroom and dragged her home like a sheep. As the situation got worse, she started thinking about emigrating ... Unbeknown to my uncle, she started to fill in immigration forms because she had some relatives living in Argentina. She had some cousins and uncles in Argentina, but I do not know from which side. They lived in the *barrio* of La Boca, where all the *genovesi* live, but I do not know where exactly. Hence she started writing to these relatives. And these relatives answered her that, yes, she should come to Argentina, that here she could start a new life ... I often asked my mother: 'Why, instead of coming here to Argentina, didn't you go to Milan, to Rome, or to Austria?' But she thought that her brother would have had 'long arms' to hold her back, since she was still a minor of 20 or 21 years old. On the other hand, *by putting an ocean in between* [them], it would be more difficult. Thus, quietly she started to fill in the immigration forms, with the hidden approval of my grandmother and my other uncles and aunts. All knew that she would go, except Giuseppe Lombardo [her brother]. He didn't know anything. And thus my mother went from Italy with a suitcase as small as this [makes a gesture with her hands] with just a few things, so that my uncle couldn't find out. Not only did my uncle not find out till the last moment, but he only found out after the ship had departed. It was all part of the plot. I don't know exactly which year that was, but it is certain that my mother suffered tremendously when she had to say good-bye to her mother and her brothers, without knowing if she would ever see them again. She was all on her own, travelling to such a far-away country. Nowadays it's different going by plane: one arrives in 12 or 13 hours. Then, it was a month by ship without knowing what she would find over here or what kind of people. My mother just had incredible courage for the times. Nowadays, a young woman



travels rapidly to the U. S., England, France or anywhere. But bear in mind that my mother travelled with very little money, just the little bit she had been able to save. From the moment she decided to emigrate, she started saving money, also with the help of her other brothers and sisters. But she did everything hidden from Giuseppe Lombardo, the application at the Argentine consulate, medical tests etc. There were many bureaucratic prerequisites, but she did everything silently. Even her uncles and aunts in Genoa didn't know anything. Eventually, she embarked on the ship, which was a real drama, because my grandmother could not even come to say good-bye, because she didn't want to arouse my uncle's suspicion. So my mother came of age on the ship. She had her 21st birthday on the ship. When, that night, my uncle came home and found out that my mother had left, you can imagine what a confusion started. He sent a telegram to the captain of the ship – I can't remember which ship it was -, saying that he should force my mother to disembark in Barcelona [Spain], which was the first port of call. What happened? My mother had thought about everything: she just departed at the right moment, coming of age on the ship. Thus the captain sent another telegram to my uncle [laughing at this stage, Marta Zanone, gave the telegram text in Italian, in what was otherwise a Spanish account]: "*La signorina Lombardo non poteva essere sbarcata perché già maggiorenne.*" ('Miss Lombardo could not be made to disembark, because she is already of age'). You understand? So my uncle had to stay [in Genoa] and couldn't do anything to get my mother back. It seems that God helped my mother, because on the same ship she got to know my father, who was returning from business travel. My father was 11 years older than my mother. On the ship, they got to know each other and it was love at first sight. They liked each other immediately. And my father, who was about 31 or 32 years was already a 'self-made' man (*hombre hecho*), returning from a business visit to Italy. And during the whole crossing, he had the opportunity to get to know my mother, make friends and sympathize with her. So that when the ship reached Buenos Aires, they were already engaged. And he promised to help her, and do everything so that she would feel comfortable here. And when she arrived, she first stayed with her relatives in La Boca. But my father immediately tried to get a better place for her in a more central location. And after a few months they married. I think, it must have been in 1925."

(Schneider 2000: 185 – 187).

Whilst idiosyncratic and singular, these are also archetypical immigrant experiences, each standing for paradigmatic cases of the sea voyage and how it is framed within the life history. In the first account, Enrique Gerardi's sea voyage stands at the beginning of a life history in Argentina, characterized by hard work, astute business decisions, and later success as industrialist and achievement of relative wealth. It is not the rupture with the old that sea travel signifies here, but the onset of the new, setting already the themes of a later life (the antithesis between children diving for money, and his own work for money as a young boy and adolescent in Argentina). What we get with Enrique Gerardi then is an extremely hermetic, short story of his sea travel encapsulated by its limitations of time (in transit, and in the distant past) and space (the ship on the sea), and his own working life (coins not thrown but earned).



In the second life history of Domenico Donatello, we find a melancholic and nostalgic music lover, son of an anarchist father whose life he was living once more in a kind of quiet rebellion. Here the sea travel marks on the one hand the break-away from the old, a restless life-style as a young man taking on jobs in several European countries in the crisis-ridden twenties (Schneider 2000: 127-134), but it also includes, recounted with melancholic sensibilities a singular, and tragic event, the sinking of the *Principessa Mafalda*. Set in the first half of the life-history, on a deeper level the event points to the vagaries of sea travel, and the implied possibility of failure, or disaster. Sea travel with its imponderability, and of course, shipwreck in particular, are metaphors for a life's journey; but specifically the contemplation (or even witnessing of shipwreck) from safety has been taken as a metaphor for existence (famously by philosopher Hans Blumenberg, 1996). It is exactly this view from safety which characterizes Domenico Donatello's description of the event, but also his later withdrawn attitude to life.

In the third account, the sea voyage represents the primordial flight from oppression and beginning of a new life, further heightened by the fairy-tale like encounter on the ship with the future husband. Here the voyage not only is a rupture with a previous life (although much later Stefania Devoto reconciled with her relatives, and they also emigrate to Argentina), but migration becomes a means of empowerment, and the voyage signifies also one great movement towards the new, and a reflection of the single determination of a woman, who later (after her husband's death) would lead the family business in Buenos Aires.

III

The cruel factuality of passing time and inexorable historical change presents itself immediately when doing ethnographic research now with those having still first-hand experience of transoceanic sea travel to Argentina. Unlike in 1988/89, it is now impossible to find anybody who had arrived before WWI, even as a child, and very few who had come between the wars. The last generation of European immigrants to Argentina is now in their 70s and older. Most of them form part of a last wave of immigration after WWII attracted by the initially good economic fortunes of the Peronist governments (up until 1955). Since then European migration to Argentina has been more sporadic, and by the mid-1970s more people migrated from Argentina to Europe than newcomers were arriving. Sea travel, not fundamentally changed from earlier parts of the 20th century, still characterized this last wave. Some of this immigration was channeled through Peronist immigration programmes, and ships were met at port by officials from a United Nations agency, the Intergovernmental Committee for Migration (Schneider 2000: 97, 101). A retired CIM official (who had worked for the agency from 1953 to 1961) described the procedure to me in 1989:

“ (...) The Italian immigrant who had family in Italy – and who after World War II might not have seen them for 20 years – came to us. We filled in forms, taking details of the composition of the family, and gave a list of those relatives the immigrant wanted to bring from Italy, to Argentine Immigration Bureau (*Dirección de Migraciones*). They issued a passenger list and sent the documentation to the CIM headquarters in Geneva and to the Argentine Immigration Offices (DAIE) in Europe. Before embarkation, the immigrants were examined by doctors. When the departure was fixed, we received a list of passengers –



usually a fortnight before arrival- allowing us to give notice to the relative in Buenos Aires. The CIM regulations required that 50% European ships and 50% Argentine ships should be used. The ships from Italy were *Eugenio C*, *Giulio Cesare*, *Anna C*, and *Federico C*; from France, *Bretagne* and *Provence*, and from Spain, *Capo San Roque*. The Argentines had *Salta*, *Corrientes*, *Yapeyú*, *Liberty* and *Santa Fe*. So, we had lists of the immigrants when the ships arrived at the harbour. Wonderful scenes occurred which could make you cry. Many relatives did not recognize each other at first. They looked at each other, saying ‘Dad, is that you. . . ?’; and then the kissing and embracing, hugging so strong that it squeezed the bones together. I had more than 700 records, I had bought them in order to bring them to the port and played songs like ‘The Emigrant’, ‘My Darling’ and ‘How many memories’ (*L’emigrante, Caro, Quanti ricordi*) to welcome the immigrants. And there were the brides (*sposine*): the arranged marriages by proxy (*matrimoni per procura*), where bridegroom and bride had not seen each other before, and also the ‘bogus’ marriages to get permission to enter the country. With the arranged marriages it sometimes happened that the man did not want his bride any more . . . Also, there were always about 20 girls of loose morals on board whom we had to repatriate. There were crooks on board who had ‘bought’ emigrant passports in order to carry illegal merchandise, because under CIM-regulations the immigrants were allowed to bring their removal goods. More than 900 people came with each ship. The European ships went to Montevideo [Uruguay] first, and the Argentine ships had to anchor at high sea and were then visited by a medical commission. I received more than 150,000 immigrants: Italians, Greeks, Spaniards and later Koreans and Taiwanese.” (Schneider 2000: 101)

From a few accounts I gathered in November 2014 in the small town of Saladillo (Province of Buenos Aires), a diverse range of topics emerge, ranging from the loss of the old, and projections towards the new, framed by discourses of nostalgia and expectant hope (as was characteristic also of earlier generations of immigrants; for which see Schneider 2000: 291-308).

Angela Marano was born in 1945 in the province of Cosenza, Calabria, Southern Italy. Her father went in 1947 to Argentina, worked in the textile factory *La Bernalesa* in Quilmes, Greater Buenos Aires, and in 1950 had saved enough money to call the rest of the family. Angela Marano was just five years old at the time, but conserves some vivid images and memories of the travel to Argentina. She was accompanied by her siblings, her mother and her paternal grandmother. Yet her maternal grandmother stayed behind, cried, and tore her hair, knowing that she will not see her daughter and grandchildren again. The emigrants then boarded a train, eventually embarking on the *Conte Grande* (it is not clear whether they embarked in Naples or Genoa). They had booked second class and stayed below deck near the ship’s hold – Angela’s mother virtually for the whole journey because she was seasick. “And I went up, and up and up and saw the women dancing in long dresses – I had never seen anything like this. Because I’m very curious I went upstairs (five or six floors I don’t remember), but my mother got angry, and didn’t want to let me go. . . .At night, I went as well. It was a dream how the women danced all well dressed with long dresses and wearing jewels. Oh, what a beauty! I will never forget this. At a certain time of the evening my mother sent for me to come back, and I went downstairs again, and so it went every day. . . . Below, there were also the round windows and one could see the fish swimming past. “And did you ever go on the open deck, did you ever see the sea?”, I

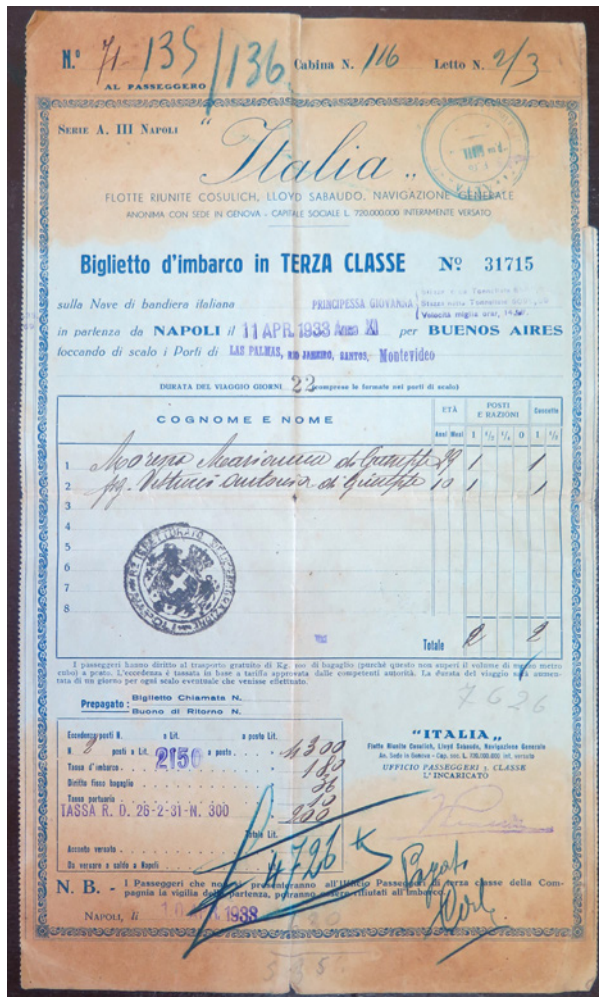


Fig. 1. Ticket for Nélide Cimino's mother, Antonia Vertuccio, 1933. Photo: Arnd Schneider, 2014.

asked. “No there they wouldn't let me, but to go upstairs inside the ship was no problem.”

Lisa Cusiniello, born 17 February 1926 in Apice (Province of Benevento), was called by a sister-in-law to Argentina who told her family that in Argentina one would live very well, and travelled in 1954 on the *Belgrano* with a group of twelve relatives (including her three children – one more daughter was born in Argentina, father-in-law, and several brothers of her husband). She didn't want to go because her husband already worked in Switzerland and earned well, and they worked land as sharecroppers.

“I didn't want to go”, she told me, “We lived well in Italy. My father had worked seven years in the US, and bought land.” She was sea sick during the travel and at the beginning didn't speak Spanish – “Here they say *aceite* (oil), the Italians say *olio*”, her daughter, present at our conversation, jokingly interjected.

“What did you think about Argentina, what expectations did you have? How did you imagine Argentina?” I asked her.

“I don't know what I thought, I didn't think anything, I wanted to go back to Italy, and if I could have flown I would have flown back! Leave the family, leave everything, here was nothing!”

Whilst in the previous story the emotional pull and nostalgia for the home left are so strong that Lisa Cusiniello wanted to “fly back” (thus *crossing* in an inverse movement that ocean once more which Stefania Devoto in section II wanted to put *in between* herself and an oppressive situation back home), in the following story of Antonia Vertuccio, the ‘staying behind’ remains a vignette of temporariness, halting but not hindering the travel party to emigrate. Eventually it is a doll, in curious alliance with the child staring at it (who would also see its own image in the glass of the shop window), that stays behind – ultimately signifying what is forever lost.

Nélide Cimino (born in Saladillo, Prov. of Buenos Aires, 1946), and in 2014 president of the Italian Association of Saladillo, told me the story of her mother, Antonia Vertuccio (1922 –



2001), from Teggiano (Province of Salerno), who came to Argentina in 1933 on the *Principessa Giovanna*. “She was only 11 years old and on the journey gets lost in the port of Naples. The father and grandfather start looking for her. The grandfather says, ‘I know where she is’. They had been passing a toy shop and she saw a doll, but it was too expensive and they couldn’t buy it. And they found her eventually in front of a toy shop looking at the doll, which they couldn’t afford. The other thing my mother told me was that they were used to drink home-made wine in Italy – including the youngsters –, but the wine on the ship was so bad that she never drank wine again. Also, she experienced two thunderstorms and the ship almost hit a rock in the Strait of Gibraltar. In Brazil she saw black kids diving for money. The family came from Italy with a big trunk full of hand woven linen (from the dowry), with their initials sown in.”

Later, when I visited Nélide Cimino at her home, she showed me the enormous trunk which she couldn’t open (since she had lost or misplaced the key), but she also didn’t want to open any longer – “it’s just old heavy linen” she said laconically. She also told me that the family brought machines to make pasta, and a big copper pot which they later sold to a Spaniard. But when they saw the small farms and pigs in the countryside near Saladillo, they wanted to turn back. The grandfather (father of her mother) had been a farmhand ‘swallow’ (*peon golondrina*, Sp.) and had made the journey seven times.

Annunciata Peppe, born in 1938, in Sasso di Castalda (Potenza) told me:

“I didn’t have children. I married through marriage by proxy (*por poder* Sp. / *per procura* It.). Me and my husband went to school together. But he went to Argentina with his parents already in 1957, a brother had gone earlier. “Were you engaged?” I asked her.

“Not engaged, but we knew each other. I followed him in 1966, he had been here already for nine years. He wrote letters, there was no telephone. He ‘called me’ and proposed marriage. He didn’t come for the wedding – my brother took his place in the wedding ceremony, that’s how it is in the marriage by proxy. My brother was the *personero* (proxy) substituting the bridegroom. My husband also married on the same day, but here in Argentina. And then we had another wedding party here in Argentina when I arrived. “Were you happy to leave?” I asked.

“Well, I left my mother, my sister, my brother Here I had nobody. I left on 23 August 1966. He paid for the voyage. In Naples I took the boat, the *Giulio Cesare*. I travelled for 17 days with four other ladies in the cabin, on the lower deck. We ate well on the ship, and if you didn’t like one thing, you could order something else. There was a swimming pool – but we didn’t swim; [laughs] there was no custom of that in my hometown. We went to the theatre – but I don’t remember what we saw. ... There was a cinema, and a church. We were just idle.”

“What did you think about Argentina?” I interjected.

“Well, I didn’t think much, whatever would come up ... My father had been to Argentina, he had also traveled previously on the *Giulio Cesare*. In 1980 I made one more trip on the *Enrico C.* from Genoa, lasting thirteen days. But it wasn’t as nice as the previous one, the ship wasn’t as nice. We went by plane but returned by ship, to bring things, up to rookg. We brought the machine to make salami, and the one to make tomato sauce (*la salsa*). The food onboard wasn’t as nice.”

“But did you ever think of returning to Italy?” I asked.

“No, now I have the family here.”



Fig. 2. The travel trunk of Nélide Cimino's family. Photo: Arnd Schneider, 2014.

For most immigrants the sea voyage represents transit *par excellence*; it is thus *the* rite of passage which lies in-between the old and the new. Although there might be a certain danger to overemphasize the transitory nature of this event, it is precisely in the experience of transatlantic sea travel (and its later narration and use in life histories) that the meaning of the in-between, and its heterotopic value¹² arguably are constituted and must be sought through ethnography and oral history. This is true both for the individual experience, but also, historically speaking, for the socially and culturally constitutive work of large-scale migratory movements (based on economic and political regimes of unequal exchange and forced labour, as for instance in the the slave trade). As is well documented, these migrations resulted in new socio-cultural formations, such as the 'Black Atlantic' (Gilroy 1991), new types of political consciousness among seafarers (Linebaugh/Rediker 2000), and new ethnically refracted or hybrid forms of belonging and identity onboard and onland – a kind of 'rowdy cosmopolitanism', as Anna Tsing has called it, discernible also in shipboard descriptions contained in the great novels of the time, *Moby Dick* (Melville 1851) foremost (Tsing 2012: 56-61).

Moreover, much like Victor Turner had attested for rituals (Turner 1969), the liminal status of the journey affords a view into another world possible, and constitutes itself a transitory world of temporary rebellion with the downside turned up and vice versa, such as when a five-year old girl from the poor lower deck class glimpses the glamour and amusement of the restaurant and ballroom of the first class, or the bohemian Armenian traveller (see below) finds a congenial group of friends and nurtures his passion for the cinema, or the rebellious young woman getting of age on the boat finds the love of her life which sets her on course for a busi-

12 For ships as heterotopias, see famously Foucault (1997).



ness in Argentina. In each single case the liminal and transitory experience on the ship (which seemingly follows its own historic time), is somehow suspended from events at the points (or rather ports) of departure and arrival, bearing already the seeds of the futures yet to be realized (or remaining unrealized) by the immigrants in transit.

Thus one of the most interesting themes to appear from the immigrants' accounts is that of the multiply fractured movements of time. Like stoppages on a railway network¹³ each life history is linked up to the whole of the migration network, but also individually represents a set of both realized and unrealized possibilities of human action. The journey to reach the destination was normally split up between the segments of coming from the home (village) to the port of embarkation (Naples or Genoa, in the case of the Italian immigrants), the sea voyage itself, and disembarkation in Buenos Aires. But other times of expectation and promise were also involved, for example, through marriages by proxy. Migration was often a business of single men, who later would arrange for a marriage with a woman from their home town. These marriages were carried out at a distance, with a wedding ceremony (where a male relative of the bride would accompany her to the altar) carried out first in the home town, and a second one performed in Argentina, after arrival.

The idea of ships as sites with their own temporary order, as 'nomadic wanderers through time' as Michael Taussig (2006: 109) calls them, in fact as a temporal state in-between (for the duration of the travel), comes powerfully to the fore in the following account. Hayrabet Alacahan, born 1950, now a historian of cinema, organizer of film festivals and director of the cine/video library and screening space Cineteca Vida in Buenos Aires, grew up in Istanbul of Armenian origin and came to Argentina in 1970 on the *MS Augustus* from Genoa. When I interviewed him November 2014 in Saladillo where he was attending a film festival, he spoke about his enormous desire for the new and the unknown. He had travelled through Europe, and joined some French young women on the train but then left them and found himself in Genoa, where he bought a ticket for the equivalent of \$300 ('much cheaper than a plane ticket'). Not one day was boring, in his own words the trip 'awakened in me the curiosity towards the new' and 'I wished that the trip wouldn't end'. 3000 people travelled on the *MS Augustus* (the sister ship of the *Giulio Cesare* – both important ocean liners on the South America route after WWII). He deepened his love for the cinema and watched seventeen movies, and most importantly, made friends with his cabin mates, including an Italian and a German, who not only became a close-knit community for the time of the travel but with whom he would stay in touch for many years to come. What for Domenico Donatello (featured in section II) had been the observation of a shipwreck at a distance, for Hayrabet Alacahan became the simulation of the event, when the crew and passengers had to exercise for the case of emergency.

Perhaps the most powerful enigmatic, but also poetic images are those from the accounts which encapsulate the experiences of children: the view of another, mysterious maritime world through the lower deck porthole, the glimpse into an unknown world of amusements and riches when peeping into the first class restaurant and ballroom on the upper deck (which could stand proverbially for the image of an Argentina still to come but never met in this form – as a country of infinite goods, food, and wealth). Add to this the girl lost or left behind, and who

13 For another extended use of the notion of stoppages (expanding on the artist Marcel Duchamp), see Gell (1998: 246), also more generally, Gell (1992).



standing in front of a shop window staring at a doll, sees inevitably also her own mirror image; or the more austere image of the boy observing the black kids diving for money in Dakar in 1906 (Enrique Gerardi in section II) – then these images – not unlike Walter Benjamin’s ‘dialectical image’ (Benjamin 1968: 255) or in film theory, Gilles Deleuze’s ‘crystal image’ (Deleuze 2013: 72)¹⁴ conjure up the complex temporal spatialities or spatial temporalities of future’s potentials and past’s possibilities now unobtainable (just as the contents of the travel trunk now left unopened (Nélida Cimino above) which are intrinsic to these immigrant experiences and their sea voyages.

Just as Malinowski’s sea voyage to the antipodes ushered forth the possibility of fieldwork, and Lévi-Strauss’s first transatlantic travel brought for him the possibility of direct encounters in indigenous South America, so too the immigrants’ voyages, belonging to same age of massive sea travel, implied the multiple possibilities for the realization of future projects, or cutting off a past life (with its unrealized projects).

IV

I opened this essay with a reflection of anthropological researches *of* sea travel as well as the anthropology *as* sea travel. It is clear that the ship, and here the transoceanic ocean liner used by immigrants, would lend itself to ethnographic observation, since it is – in spatial terms – a restricted and well circumscribed space similar to the seemingly ‘closed’ tribal, village, and island societies once in favour (and thus constructed as research subjects) by anthropologists for a better part of the 20th century. Whilst we can speculate (and have by way of conjecture and juxtaposition in this paper) about the (unrealized) potentials if early anthropologists, contemporary to the experience of mass migration, had turned their ethnographic eye on the ships, the crew and their passengers, *now* an ethnography of the immigrants’ sea voyages is only possible in retrospect, as a kind of narratively situated oral history, not as participant observation. What such an ethnography could yield has however been put into relief by ethnographies of contemporary transoceanic seafaring, not of passenger ships, but of modern cargo ships (e. g. Aubert 1965, Weibust 1969, Karjalainen 2007, Sampson 2013). Here the picture emerges on the one hand of a ship as a total institution, closed off and with clear hierarchies of its own (cf. Karjalainen 2007) – a fact that also did not escape Lévi-Strauss (see the first vignette from his ‘seaboard notes’ in section I) –, and on the other hand of transnational and global communities of workers (Markkula 2011, Sampson 2013). Yet it is also a world completely different from that of passengers on previous passenger ships, as kinship and marriage do not play a part for the crew on board, but belong to life on land (Karjalainen 2007). This is evidently different to passengers who can be married already and travel with their spouse, or are unmarried and find a new partner on the ship (as the story told about Stefania Devoto in section II). Women might also travel precisely to join a husband who had emigrated before them, and whom they had married by proxy before departure (Annunciata Peppe in section III). Whereas for the crew the travel on the ship means work, and despite the overall connotation of this work with a certain notion of unbound ‘freedom’ (Karjalainen 2007), for passengers on transoceanic liners

14 I have been inspired to use these concepts here by the writings of Michael Taussig (for Benjamin, for instance, Taussig 2006) and Bruce Kapferer (for Deleuze, for instance Kapferer 2013), two anthropologists who have worked *in extenso* with the two philosophers.



the travel itself in most cases has no other purpose than to reach the destination (the idleness Annunciata Peppe mentions above), and only in a few instances it is turned into something else which will have a lasting effect on life after ‘transit’, such as Stefania Devoto getting engaged to her future husband, or Hayrabet Alacahan forming a group of close friends, and cultivating his love for the cinema. Whilst periods of idleness and the purpose to reach a destination also characterize anthropologists’ long-distance sea travel, the prolonged travel times play an important part in forming ideas in relation to research left behind or lying ahead, and the time on board is also used to read and writing first drafts for publication,

For the most part, in the immigrants’ accounts of sea travel relatively little is said further beyond the immediate surroundings of their life on board; the perspective remains centred on the self and its experiences – this is perhaps not unsurprising given the dramatic and existential nature of this type of travel. For almost all of them it is the first time on a large passenger ship, and even though they might later repeat the journey – this first *overseas* journey, including novel experiences with port cities and their control regimes of migration at dis/embarkation, remains the decisive turning point, or rupture, in their lives. With the anthropologists, descriptions include more views and reflections of others and things on board, and outside, and beyond the immediate surroundings – it seems that the view widens beyond the immediate self – although with Malinowski in particular, there is also a great deal of psychological self-inspection (cf. Young 2004). Whilst the accounts of the immigrants in retrospect are more like an inverse telescope focusing just on the immediate details of travel, for Malinowski and Lévi-Strauss, other people, the landscapes, and the sky, also come into view.

This paper has been somewhat experimental in that it used early and mid-20th century accounts by anthropologists of their sea travel to contemplate, like an epistemological window which remains impossible in its empirical historical application but employed here as a heuristic device, a retrospective ethnography of immigrants on passenger ships in the age of mass migration. Whilst such an ‘ethnography’ remains an impossibility of the past, the potential ethnographic eye (Leiris 1930, Grimshaw 2001) or gaze these anthropological accounts from the age of high modernity entail, could become an important epistemological tool ‘on board’ when juxtaposed with immigrants’ empirical testimony, as indeed for research with contemporary seafarers and maritime immigrants.

References

- Acheson, James M. 1981. ‘Anthropology of Fishing’, *Annual Reviews in Anthropology*, 10, pp. 275-316
- Angé, Olivia and David Berliner (eds.). 2014 . *Anthropology and Nostalgia* (Oxford: Berghahn)
- Aubert, Vihelm and Arner Odvar. 1958. ‘On the Social Structure of the Ship’, *Acta Sociologica*, 3, pp. 200-219.
- Benjamin, Walter. 1968. ‘Theses on the Philosophy of History’, *Illuminations*, edited and with an introduction by Hannah Arendt (New York: Schocken)
- Blount, Ben B. 2005. ‘Small-Scale Fisheries in the Contemporary World: Adaptation and Management’, *Reviews in Anthropology*, 34, pp. 1-19



- Blumenberg, Hans 1996. *Shipwreck with Spectator: Paradigm of a Metaphor for Existence*. (Cambridge, Mass. : MIT Press)
- Boas, Franz. 1912. Changes in the Bodily Form of Descendants of Immigrants, *American Anthropologist*, New Series, 14, (3), pp. 530-562.
- Clifford, James. 1988. *The Predicament of Culture: Twentieth Century Ethnography, Literature and Art* (Cambridge, Mass.:Harvard University Press)
- Clifford, James and George E. Marcus (eds.). 1986. *Writing Culture: The Poetics and Political Ethnography* (Berkeley: University of California Press)
- Coote, Jeremy 1993. 'Malinowski the photographer', *Journal of the Anthropological Society of Oxford*, 24 (1), pp. 66- 69.
- Debaene, Victor. 2014. *Far Afield: French Anthropology between Science and Literature* (Chicago: University of Chicago Press)
- Deleuze, Gilles 2013. *Cinema II: the Time-Image* (London: Bloomsbury)
- Firth, Raymond. 1957. 'Introduction: Malinowski as Scientist and Man', in *Man and Culture: An Evaluation of the Work of Bronislaw Malinowski*, edited by Raymond Firth (London: Routledge & Kegan Paul)
- Foucault, Michel. 1997. 'Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias', in *Rethinking Architecture: A Reader in Critical Theory*, edited by Neal Leach (New York: Routledge)
- Garigue, Philippe and Raymond Firth. 1956. 'Kinship Organisation of Italianates in London', in *Two Studies of Kinship in London*, edited by Raymond Firth (London: Athlone Press)
- Gell, Alfred. 1985. How to Read a Map: Remarks on the Practical Logic of Navigation, *Man* (N. S.), 20 (2), pp. 271-286.
- 1992. *The Anthropology of Time: Cultural Constructions of Temporal Maps and Images* (Oxford: Berg)
- 1998. *Art and Agency: an Anthropological Theory* (Oxford: Clarendon)
- Gilroy, Paul. 1993. *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness* (Cambridge, Mass. : Harvard University Press)
- Grimshaw, Anna. 2001. *The Ethnographer's Eye: Ways of Seeing in Modern Anthropology* (Cambridge: Cambridge University Press)
- Hutchins, Edwin. 1995. *Cognition in the Wild* (Cambridge, Mass. : MIT Press)
- Jordheim, Helge. 2014. 'Introduction: Multiple Times and the Work of Synchronization', *History and Theory* 53(4), pp. 498-518
- Kapferer, Bruce. 2013. 'Montage and Time: Deleuze, Cinema and a Buddhist Sorcery Rite', in *Transcultural Montage*, edited by Christian Suhr and Rane Willerslev (Oxford: Berghahn)
- Karjalainen, Mira. 2007. *In the Shadow of Freedom: Life on Board the Oil Tanker* (Helsinki: The Finnish Society of Sciences and Letters)
- Koch-Grünberg, Theodor 2004. *Die Xingu Expedition (1898-1900): Ein Forschungstagebuch*. Edited by Michael Kraus (Vienna: Böhlau)

- Kuper, Adam. 1983. *Anthropology and Anthropologists: the Modern British School* (revised edition) (London: Routledge)
- Lamvik, Gunnar. 2001. *The Filipino Seafarer: A Life between Sacrifice and Shopping* (Trondheim: Norwegian University of Science and Technology)
- Landtman, Gunnar. 1927. *The Kiwai Papuans of British New Guinea* (London: Macmillan)
- Leiris, Michel. 1930. 'L'œil de l'ethnologue (à propos de la Mission Dakar-Djibouti)', *Documents* 7, 404-414.
- 1980 [1934]. *Phantom Afrika: Tagebuch einer Expedition von Dakar nach Djibouti 1931-1933* Bd. 1 (Frankfurt/Main: Syndikat)
- 1985 [1934]. *Phantom Afrika: Tagebuch einer Expedition von Dakar nach Djibouti 1931-1933*. Zweiter Teil. (Frankfurt/Main: Suhrkamp)
- Lévi-Strauss, Claude. 1970. *Tristes Tropiques* (New York: Atheneum)
- 1973. *Structural Anthropology* 2 (Harmondsworth: Penguin)
- 1995. *Saudades do Brasil: A Photographic Memoir* (Seattle: University of Washington Press)
- Linebaugh, Peter and Marcus Rediker. 2000. *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (London: Verso)
- Malinowski, Bronislaw. 1922. *Argonauts of the Western Pacific: An Account of Native Enterprise and Adventure in the Archipelagoes of Melanesian New Guinea* (London: Routledge & Kegan Paul)
- 1948. *Magic, Science, Religion and other essays* (New York: The Free Press)
- 1967. *A Diary in the Strict Sense of the Term* (London: Routledge & Kegan Paul)
- Marcus, George E. 2010. 'Affinities: Fieldwork in Anthropology Today and the Ethnographic in Artwork', in *Between Art and Anthropology*, edited by Arnd Schneider and Chris Wright (Oxford: Berg)
- Markkula, Johanna. 2011. "'Any port at storm": responding to crisis in the world of shipping', *Social Anthropology* 19 (3), pp. 297-304.
- Mauss, Marcel. 1966. *The Gift: Forms and Functions of Exchange in Archaic Societies* (London: Cohen & West)
- Melville, Herman. 1851. *Moby-Dick; or The Whale* (New York: Harper & Brothers Publishers)
- Métraux, Alfred. 1978. *Itinéraires I (1935-1953): Carnets de notes et journaux de voyage* (Paris: Payot)
- Pinelli, Barbara. 2015. 'After the landing: Moral control and surveillance in Italy's asylum seeker camps', *Anthropology Today* 31 (2), pp. 12-14.
- Radin, Paul. 1935. *The Italians of San Francisco: Their Adjustment and Acculturation* (San Francisco: Cultural Anthropology Survey Monographs)
- Sampson, Helen. 2013. *International Seafarers and Transnationalism in the Twenty-First Century* (Manchester: Manchester University Press)



- Schneider, Arnd. 1995. 'Coming to terms with the past, or escaping its presence?', *Ibero-Amerikanisches Archiv* 21 (1/2), pp. 249-262.
- 1999. 'La política de la resistencia y la adaptación: una comparación entre inmigrantes judíos italianos y otros exiliados italianos en Argentina', in *Encuentro y alteridad: Vida y cultura judía en América Latina*, edited by Judit Bokser Liwerant and Alicia Gojman de Backal (Mexico City: Fondo de Cultura Económica)
- 2000. *Futures Lost: Nostalgia and Identity among Italian Immigrants in Argentina*. (Berne/New York: Peter Lang)
- Sontag, Susan. 1963. 'The Anthropologist as Hero', in *Against Interpretation and Other Essays*, by Susan Sontag (New York: Picador)
- Stocking, George W. 1983. 'The Ethnographer's Magic: Fieldwork in British Anthropology from Taylor to Malinowski', in *Observers Observed: Essays on Ethnographic Fieldwork*, edited by George W. Stocking (Madison: University of Wisconsin Press)
- Taussig, Michael. 2006. 'The Beach (A Fantasy)', in *Walter Benjamin's Grave*, by Michael Taussig (Chicago: The University of Chicago Press)
- Thompson, Carl (ed.). 2014. *Shipwreck in Art and Literature: Images and Interpretations from Antiquity to the Present Day* (London: Routledge)
- Tsing, Anna. 2012. 'Ordinary Catastrophe: Outsourcing Risk in Supply-Chain Capitalism', in *Futures of Modernity: Challenges for Cosmopolitical Thought and Practice*, edited by Michael Heinlein, Cordula Kropp, Angelika Proferl, and Regina Römhild (Bielefeld: Transcript)
- Turner, Victor. 1969. *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure* (Chicago: Aldine Publishing)
- Wayne, Helena. 1985. 'Bronislaw Malinowski: the Influence of Various Women on his Life and Works', *American Ethnologist* 12 (3), pp. 529-540.
- Weibust, Knut. 1969. *Deep Sea Sailors: a Study in Maritime Ethnology* (Stockholm: P. A. Norstedt and Söner)
- Wright, Terence. 1991. 'The Fieldwork Photographs of Jenness and Malinowski and the Beginning of Modern Anthropology', *Journal of the Anthropological Society of Oxford* 22 (1), pp. 41- 58.
- Young, Michael W. 1998. *Malinowski's Kiriwina: Fieldwork Photography 1915 -1918*. (Chicago: The University of Chicago Press)
- 2004. *Malinowski: Odyssey of an Anthropologist 1884-1920* (New Haven: Yale University Press)

Author's affiliation

Prof. Arnd Schneider, Department of Social Anthropology, University of Oslo
P.O. Box 1091, Blindern, 1317 Oslo, Norway
arnd.schneider @ sai.uio.no – <http://www.sv.uio.no/sai/english/people/aca/arnds/index.html>



Leaving New York on July 21, 1956. Contact copy clippings from photographs
by Anatole M. Gurewitsch

SS Constitution, 1956

New York–Naples

Contact clippings of photographs taken by nuclear physicist and electrical engineer Anatole M. Gurewitsch, on his way with his family to his new job in Switzerland.¹ SS Constitution left New York on July 21, 1956 to Algeciras, Cannes, Genoa, and Naples under Captain Ernest H. Nelson.²

This sea voyage is in some sense symmetrical to a lifesaving one made twenty years earlier. Aged 26, A. Gurewitsch, of Russian-Jewish origin, had embarked in November 1936 SS (RMS) Aquitania of Cunard White Star Line in Cherbourg, bound to New York.³ The trip back to Europe exhibits inverted feelings of farewell, with an optimistic future, shared by his wife and three children, Sonya, Matthew, and Kathryn.

“The first indications that we might really be going abroad came into my life casually. I guess this is usually the way, though we imagine important events should come announced by a blare of trumpets and a roll of drums. Toli [Anatole] and I were drinking a second cup of coffee, enjoying the quiet which exists at the dinner table after the children have been excused. ‘Do you want to hear something interesting,’ he asked. After years of married life, any wife knows that the question can only be answered in the affirmative. The interesting news may prove to be that the windshield wipers have been replaced on the car, a snow shovel purchased, or a long-forgotten friend glimpsed on the street. But the well-trained wife answers as she should. ‘By all means. What’s new?’ And she listens attentively for the answer. Then, in much the same tone that he would have used to tell me about a windshield wiper, Toli announced that he had been offered a job in Europe. What did I think of the idea?”

Eleanor Gurewitsch-Chestnut (1922–1991)⁴

Documents edited by Justin Winkler. We owe this documentation to Kathryn Schneider-Gurewitsch (1951-2014) and wish to thank as well Sonya Teter and Matthew Gurewitsch.

1 Alison Starkey/Archives in Order, *Anatole M. Gurewitsch Collection, 1927-1991*. (Anchorage) <http://archivesinorder.com/sites/default/files/Publications/Gurewitsch_VersionHTML_PDF.pdf> [accessed 2014-12-07]; ETH Archiv für Zeitgeschichte. 2014. *Nachlässe und Einzelbestände, F-M, Gurewitsch-Chestnut*. (Zürich) <<https://www.afz.ethz.ch/bestaende/aoe32fb81dda4d9f9915603004ff35a1.pdf>> [accessed 2014-12-07]

2 American Export Lines. 1956. *List of Passengers*. (New York: AEL Inc.)

3 International Marine Radio Service. [1936] *Radiogram*, Max Schott to Anatole Gurewitsch, S.S. Aquitania

4 Eleanor Gurewitsch-Chestnut. [1955] *Schenectadians about to be abroad*. Typoscript. (Excerpt)

„Wie mächtige Gefühle meine Brust durchkreuzten, als wir das Schiff betraten (...)“

Seereisenerfahrungen in zwei Bordtagebüchern des 19. Jahrhunderts

Ursula Feldkamp

Abstract This article introduces two personal journals of voyagers who sailed from Bremen to Baltimore. The first journal belongs to Caroline von Aschen, who started her travel 1801 in company of a merchant's wife. The second journal was written by the emigrating siblings Charlotte and Ludwig Schreiber in 1852. While the Schreibers left their hometown Quakenbrück to start a new life in America, Caroline von Aschen was supposed to stay in Baltimore only for some time. The journals document the travelers' irritations, fears and hopes regarding their future. Caroline von Aschen and Ludwig Schreiber perceived the entering of the ship as a turning point in their lives. Caroline's break with her old life started with her father's death, when her support and guardianship was laid into foreign hands, while Ludwig and Charlotte were looking forward to their life in Baltimore, Caroline spent her travel homesick and depressed.

Keywords: sea voyage, travellers' diaries, life on board, Baltimore, communication overseas



Seereisen über den Atlantik fanden bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts mit Segelschiffen statt und stellten ein großes Wagnis dar, das die meisten Menschen nicht ohne triftigen Grund auf sich nahmen. Die Kenntnisse zur Meteorologie waren noch gering und die Ausrüstung der hölzernen, völlig gebauten Segelschiffe war zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch ungenügend. Überdies konnte eine Windstille das Schiff leicht für einige Zeit gefangen halten, und starke vorherrschende Westwinde und Stürme verlangsamten die Reise und konnten das Schiff scheitern lassen. Kein Kapitän war in der Lage, eine realistische Dauer einer Segelreise über den Ozean vorauszusagen.

Für Frauen bedeutete es im 19. Jahrhundert zumeist eine biografische und räumliche Zäsur, wenn sie eine Reise über den Atlantik antreten mussten. Ausnahmen sind manche Frauen von Kaufleuten mit Niederlassungen in Amerika, die schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Atlantik mehrmals überquerten. Doch gewöhnlich verließen sie ihre Eltern, Geschwister und ihre gewohnte Umgebung für einen Neuanfang in der Fremde. Entweder folgten sie einem Verlobten, der dort eine neue Existenz vorbereitet hatte oder sie emigrierten aus Not mit Angehörigen; manche Frauen mussten auch nach dem Verlust ihres Versorgers allein eine Seereise wagen, weil sie in Deutschland keine Existenzbasis mehr hatten. Frauen, die das „heiratsfähige Alter“ überschritten hatten, und alte Menschen reisten als Anhang von Angehörigen oder Freunden in die Fremde, ohne die Aussicht auf eine eigene Perspektive. Sie mussten sich in einen neuen Kulturkreis einfügen, erlernten eine neue Sprache und verließen ihre Heimat für immer. Doch blieben sie häufig abhängig von männlichen Angehörigen.

Die Männer hingegen hofften auf eine neue Lebensperspektive, einen einträglichen Beruf und Heirat. Auch junge Landarbeiterinnen, die zuvor in bäuerlichen Betrieben im Gesinde oder als Heuerleute unter quasi feudalistischen Bedingungen gearbeitet hatten, strebten ein Auskommen durch Arbeit und eine Heirat an. Im Bewusstsein der Gefahren auf See und in banger Erwartung ihrer neuen Lebenswelt in der Fremde empfanden die Menschen ihre Seereise als die eigentliche Zäsur zwischen dem vergangenen und dem zukünftigen Leben. Erst auf See hatten sie Zeit, sich die Tragweite ihrer Entscheidungen, die sie auf das Schiff geführt hatten, zu vergegenwärtigen.

Dies spiegeln zwei Bordtagebücher aus dem 19. Jahrhundert wider, die hier vorgestellt werden. Es handelt sich zum einen um die Aufzeichnungen der allein reisenden Juristentochter Caroline von Aschen über ihre Reise von Bremen nach Baltimore auf der Bark „Batavia“ im Jahre 1801 und ihre Rückreise 1802, zum anderen um das im Wechsel verfasste Bordtagebuch der Geschwister Charlotte und Ludwig Schreiber aus Quakenbrück über ihre Auswanderung von Bremerhaven nach Baltimore 1852 auf dem Bremer Vollschiiff „Goethe“. Dabei soll beispielhaft gezeigt werden, wie diese Menschen die Phase des Übergangs auf See erlebten, welche Ängste die Autoren ansprechen und welche Zukunftsperspektiven sie für sich sahen. Zugleich sollen die Strategien beleuchtet werden, die ihnen halfen, ihre Panik in Gefahr, ihr Heimweh, ihre Einsamkeit und ihre Zukunftsangst zu bewältigen.

Die Tagebücher schildern Seereisen in zwei verschiedenen wirtschaftlichen Entwicklungsstufen der Passagierschiffahrt. Während das Bordtagebuch der Caroline von Aschen noch die Verhältnisse der napoleonischen Ära wiedergibt, schildern die Geschwister Schreiber eine typische Auswandererreise nach Amerika in der Blütezeit des Bremer Auswanderergeschäfts mit Segelschiffen der 1850er Jahre. Beide Brieftagebücher wurden von den Reisenden nach



und gehen auf erhaltene Briefe ein, sondern sie drücken darin ihre Verbundenheit mit den Angehörigen aus, indem sie ihre Geburtstage oder Todestage erinnern oder sich auf regionalen Festen in der Heimat wännen, wie hier z.B. Charlotte Schreiber:

„Ludwig und ich haben heute uns viel von Euch Lieben Unterhalten, den das große Kirchmeßfest wird heute ja bei Euch gehalten; Es wird gewiß georgelt, und gedreht, auf den Straßen und gesungen, daß Euch die Ohren wohl lang werden von der Dudely. Auch werden wir beyden auch wohl oft der Gegenstand sein von Eurer Unterhaltung, denn die vielen Verwandten und Bekannten die heute zu Euch kommen werden gewiß nach uns fragen wie es mit uns steht.“ (47)²

Die Vorstellung der Gleichzeitigkeit des Erinnerns aneinander festigte das Gefühl der Verbundenheit zu den Angehörigen auch bei Caroline von Aschen: „Ich dachte viel an Euch, meine Lieben, ob Ihr wohl jetzt meinen letzten Brief schon hättet, gewiß wurde wenigstens lieb von mir gesprochen.“ (14) Auf dem Meer diente den Menschen auch der Himmel über dem Schiff als Kommunikationsmittel. Im Bewusstsein der Seereisenden umfasste das Himmelszelt die ganze Erde; die Angehörigen in Europa blickten nach dieser Idee in den gleichen Raum wie die Seereisenden. Diese Anregung diente der Kommunikation mit fernen Angehörigen, wie auch mit Verstorbenen. Auch diese Form des „Austauschs“ findet sich in Bordtagebüchern.

Die meisten Seeschiffe waren bis in die 1830er Jahre noch nicht auf die Beförderung von vielen Passagieren eingerichtet. Das Geschäft der Handelsschiffe bzw. ihrer Reeder mit Passagieren beschränkte sich vor allem auf die Unterbringung von Kaufleuten, die an der Ostküste der Vereinigten Staaten Niederlassungen gegründet hatten. Diese wohnten auf den Frachtsegelschiffen mit dem Kapitän in der Kajüte, wo sie seinen Salon mitbenutzten und dort auch gemeinsame Mahlzeiten mit ihm und den Steuerleuten einnahmen. Bei schlechtem Wetter waren die Passagiere auf sich gestellt und wurden in der Kajüte eingeschlossen, um das Eindringen von überkommendem Wasser im Schiff zu vermeiden. Auch Caroline von Aschen erwähnt bang diese Möglichkeit:

„Die Furcht, daß uns einmal die ungestüme See die Fenster einstoßen (...) möchte machte, daß die Laden [der Seitenfenster, U.F.] statt dessen eingesetzt wurden, also fällt nur das Licht von oben herein, es ist auch hell genug, kommt nun aber Regen wie dieser Tage oft, so muß auch das zu.“ (124)

Caroline litt auch unter dem Mangel an Privatsphäre mit den fremden Leuten in der Kajüte. „Es geniert doch immer in einem so engen Raum.“ (114) Auch die betuchten Passagiere reisten also um 1800 höchst ungemütlich, zumal die gefürchtete Seekrankheit vor ihnen nicht Halt machte und unter den genannten Bedingungen wochenlang andauern konnte.

Briefe von Auswanderern mit Schilderungen ihrer neuen Heimat sind relativ häufige Quellen. Darin werden gewöhnlich die Perspektiven und Erwerbsmöglichkeiten in Amerika vorgestellt und Gegebenheiten in der neuen Welt mit den Verhältnissen in Deutschland verglichen. Hingegen haben Aufzeichnungen, die im 19. Jahrhundert von Passagieren während einer Überseereise verfasst wurden, einen völlig anderen Inhalt. Fast immer thematisieren sie

2 Diese und folgende Ziffern beziehen sich auf die Seiten des Tagebuchs, wie in Feldkamp 1991 angegeben.



die Zerrissenheit der Autoren, die Vergangenheit und Zukunft gegeneinander abwägen und erlauben somit einen Einblick in Gefühlswelten von Menschen in der größten Umbruchphase ihres Lebens. Diese Selbstzeugnisse sind Zeitdokumente von Personen, die unter normalen Umständen nicht geschrieben hätten und deren Briefe von den Angehörigen als exotische, eindrückliche Dokumente für die Nachkommen bewahrt wurden. Solche Bordtagebücher von Segelschiffen des 19. Jahrhunderts bilden ein eigenes Genre.

Neben Passagier-Bordtagebüchern gibt es auch Bordtagebücher von Seeleuten, die darin ihre ersten Eindrücke aus ihrer Arbeitswelt als Schiffsjunge niederlegten und damit den Übergang von ihrer Kindheit in das Berufsleben dokumentieren. Auch Briefe und Bordtagebücher von mitreisenden Kapitänsfrauen auf Großer Fahrt im 19. Jahrhundert schildern biografische Übergänge, denn für Kapitänsfrauen war die erste Reise fast immer die Hochzeitsreise und somit der Beginn des Ehe- und Familienlebens, das für manche jahrelang überwiegend auf dem Meer stattfand. Im 19. Jahrhundert dienten Seereisen den Kapitänen als Erwerbsquelle für eine spätere Existenzgründung an Land. Deshalb betrachteten auch ihre mitreisenden Ehefrauen die gesamte Fahrzeit ihrer Männer als Übergang, der mit der Realisierung eines normalen Familienlebens an Land beendet war.

Caroline von Aschen und ihr Tagebuch von Bord der Bark „Batavia“

Caroline von Aschen wurde am 14. Februar 1769 als Tochter des Juristen Heinrich von Aschen und seiner Frau Maria Magdalena, geb. Adler aus Stade, geboren. Diese starb 1772, als Caroline 4 Jahre alt war. Im November 1800 starb auch ihr Vater, der bis dahin als Jurist im Bremer Rathaus beschäftigt gewesen war. Damit stand der Lebensunterhalt der unverheirateten 31-jährigen Caroline in Frage. Die Gründe für ihre Reise nach Amerika und weitere Details ihrer Biografie erschließen sich nicht aus dem Tagebuch und lassen sich auch mit Hilfe genealogischer und regionalhistorischer Untersuchungen nur bruchstückhaft erschließen. Aus dem Tagebuch ist ersichtlich, dass Caroline gemeinsam mit der Bremer Kaufmannsfrau de Block nach Baltimore reiste, und eine Zeitlang als Gast ihrer Familie, die dort eine Niederlassung besaß, lebte.

François de Block war seit 1788 in Bremen Kaufmann und agierte als Geschäftspartner der Bremer Kaufleute Arnold Delius und Christian Adams in Baltimore. Es gelang de Block, sich dort so weit zu etablieren, dass er seine Frau nachholen konnte. Diese befand sich im März 1800 besuchsweise in Bremen. Möglicherweise hatte sie ihre Rückreise nach Baltimore mit der „Batavia“ bereits gebucht und so das spontane Angebot gemacht, Caroline nach Baltimore mitzunehmen. Ein Jahr nach ihrer Ankunft in Baltimore reiste Caroline von Aschen nach Bremen zurück. Aus dem Bordtagebuch geht hervor, dass ihre Reise nach Baltimore überstürzt erfolgte. Caroline erinnert sich in ihren kontinuierlich fortgeführten Aufzeichnungen daran, wie am 19. März 1801 die Entscheidung für ihren Aufenthalt in Baltimore fiel und wie sie neun Tage später schon auf einem Kahn in Richtung Brake unterwegs war und von dort am 28. März mit der Bark „Batavia“ ihre Reise nach Baltimore begann:

„Den 19ten nachmittags 3 Uhr. – Um es zu vergessen, was mir seit einer 4tel Stunde so schrecklich schwer auf dem Herzen liegt, nehme ich die Feder. An diesem, also in mehreren Rücksichten so merkwürdigen Tage – Gott, vor einem Jahr um diese Tageszeit wußte ich noch nicht ein Wort von meiner bestimmten Reise nach America, erst am Abend, jenem schrecklichen Abend – gab ich mein Wort. Nie könnt’ ich das je vergessen.“ (108)

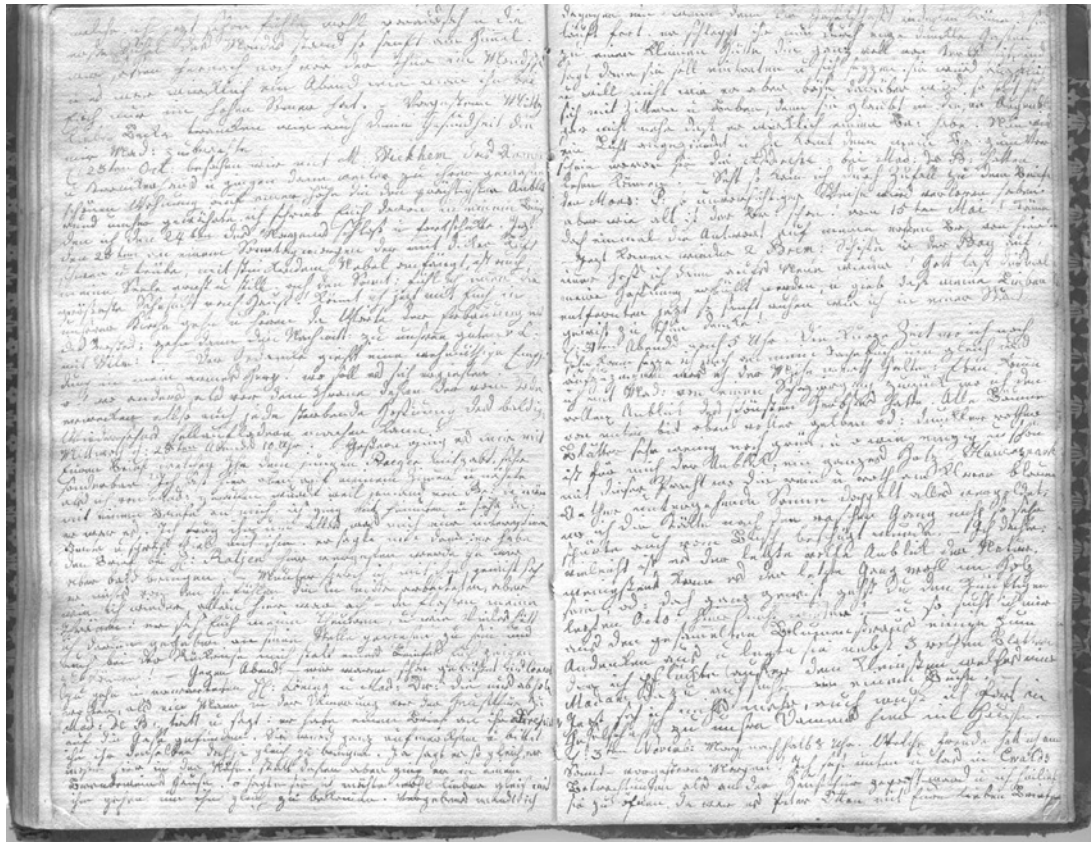


Abb 2. Doppelseite aus dem Tagebuch von Aschen

Die Zeilen zeigen, dass der Vorschlag für ihre Reise nach Baltimore von außen an sie herangetragen wurde und dass sie ihr „Wort“ gab. Ob damit die Reise oder eine Heiratsverabredung gemeint ist, erschließt sich nicht. Der Eintrag verdeutlicht das Los einer alleinstehenden Frau in der damaligen Zeit, die ein fremdbestimmtes Leben führen musste, ohne einen eigenen Handlungsspielraum, einen Anspruch auf Erwerbstätigkeit, die Nähe geliebter Menschen oder Glück zu haben. Die biografische Zäsur in ihrem Leben war der Tod des Vaters. Ihr Schicksal lag von da an in fremden Händen, was Caroline als Entwurzelung erlebte. Ihr Bordtagebuch spiegelt vor allem ihre Trauer und Depression wider, die sie darüber empfand, mit dem Vertrauten brechen zu müssen. Es beschreibt damit nicht einen Übergang in eine neue Lebenswelt, sondern beschäftigt sich fast ausschließlich mit dem Erinnern an das frühere Leben. Von räumlicher Zäsur kann man angesichts ihrer Rückkehr nach Bremen nicht sprechen.

Während der Reise und ihres Aufenthalts in Baltimore band sie sich kaum an Menschen, sondern suchte stets die Einsamkeit, um in imaginärer Kommunikation mit ihren Schwestern zu schwelgen. Diese introvertierte Haltung der Autorin erschwerte die kontextuelle Erschließung des Textes ebenso wie Briefe, die sie neben dem Tagebuch schrieb. Diese brechen die Kontinuität der Schilderungen.



„Jetzt werde ich auch wohl mehr wieder zu diesem Tagebuche kommen, da ich sonst gar keine Unterhaltung mehr mit Euch, Ihr Lieben, hätte. Es ist heute Donnerstag der 16te und gestern gingen unsere Briefe nach Deutschland fort zu Herrn Reuter, der heute, denke ich, damit absegeln wird. So ist's denn nun vorbei mit dem lieben Geschäft, wo ich Euch erzählen und denken konnte Ihr leset bald was ich schrieb. (...) Die Empfindungen des Augenblicks aber zu beschreiben erlaubt man sich äußerst selten, weil man ja weiß, wie spät erst diese Gedanken gelesen werden.“ (53)

Nach Angaben der Kirchenbücher heiratete Caroline kurz nach ihrer Rückkehr nach Bremen 1802 den Schiffsmakler Philipp von Lingen. In ihrem Tagebuch werden weder er noch eine beabsichtigte Ehe mit ihm erwähnt, doch waren die „Lingens“ offenbar Freunde der von Aschens, denn Caroline nennt die Familie dreimal in ihrem Tagebuch, z.B.: „Heute – seid Ihr vermuthlich bei Lingen, o, könnte ich da in Euren lieben Zirkel eintreten!“ (21) Es erscheint plausibel (wenngleich nicht belegbar), dass Caroline dem Bremer Schiffsmakler versprochen worden war und dass ihre Heirat nach angemessener Trauerzeit erfolgen sollte. Am 18. September 1803 gebar Caroline ihr einziges Kind, eine Tochter. Schon zwei Jahre später, am 6. November 1805, starb Philipp von Lingen im Alter von 41 Jahren. Caroline überlebte ihn um 15 Jahre und starb am 30. Mai 1820.

Die Biografie der Tagebuchautorin macht deutlich, dass sie häufig mit dem Tod von Menschen, die ihr nahe standen, konfrontiert wurde. Neben ihrer Mutter, ihrem Vater und zwei jüngeren Schwestern hatte sie mit 31 Jahren auch den Tod ihres Gönners de Block erlebt, und wenige Jahre später den des eigenen Mannes. Nach der damaligen Rechtsauffassung war sie durch ihren Witwenstand erstmals selbständig und konnte über ihr Erbe verfügen.

Das 146 handschriftliche Seiten umfassende Tagebuch der Caroline von Aschen „seit meiner Abreise von Bremen nach Baltimore Ihren Schwestern gewidmet“ beginnt nach kurzer Vorrede am 28. März 1801 und endet mit ihrer Rückkehr nach Bremen am 28. Juli 1802, kurz nach dem Einlaufen des Seglers in die Wesermündung.

Die Reise der Caroline von Aschen

Die Reise begann mit einer Fahrt von Bremen westerabwärts mit einem Kahn bis nach „Zweiborg“, dem Weserarm Schweiburg, wo die Bark „Batavia“ lag. Wegen der Versandung der Weser konnten große Schiffe nicht bis nach Bremen gelangen, sondern lagen, nördlich von Brake, auf der Oldenburger Weserseite, auf Reede. Die Reisenden wurden hier mit der Nachricht konfrontiert, dass der Kapitän der „Batavia“ wegen zwei gebrochener Rippen die Reise nicht antreten konnte und ersetzt werden musste. Grimmige Kälte und Sturm verzögerten die Ausreise um ganze zehn Tage. Die Passagiere hatten ihre Kammern bereits bezogen und fristeten frierend ein ungemütliches Dasein: „(...) ach, so ist denn dies die letzte Nacht im Vaterlande! Vielleicht die letzte Nacht meines Lebens auf festem Lande! – Wie Gott, mein Vater will – ich folge wohin er ruft, es sey Leben oder Tod“, (11) schreibt Caroline verzagt. Bereits in diesen Zeilen wird ihre Ergebenheit in ihr Schicksal deutlich.

Der neue Kapitän, der Neffe des kranken, segelte schließlich, trotz des schlechten Wetters, gemeinsam mit den anderen Schiffen, die hier vor Anker gelegen hatten, aus. Vor Wremen setzte er die „Batavia“ im Sturm um ein Haar auf eine Sandbank und sah sich zur Umkehr



gezwungen. Die Passagiere waren inzwischen ausnahmslos seekrank und völlig erschöpft von den Stößen des Schiffes und auch vor Angst. Noch bevor das Schiff die See erreichte, wurde ein Matrose über Bord gespült. Die Übelkeit und depressive Verfassung der Passagiere durch die Seekrankheit hatte ihren Höhepunkt erreicht. Caroline befahl die Furcht, dass sie ihre Angehörigen nie wieder sehen werde, zumal das Wetter schlecht blieb.

„Den 19ten, als wir hier auch so elend her saßen, es war 11 Uhr des Morgens, M. de Bl. hatte sich eben abgearbeitet zu Brechen, wenn es nur gewollt hätte; Ich konnte es nicht, da ich wie gewöhnlich noch gar nichts genossen hatte, aber zum Sterben übel und elend war mir zu Muth. Da sagte meine Gefährtin: ‚Nein, ich gehe wenn’s möglich ist ein wenig hinauf, vielleicht ist es da etwas besser‘, so komme ich gleich nach, sag’ ich darauf, setze meinen Hut auf und ziehe Handschuhe an, während dieser Beschäftigung höre ich oben ein schreckliches prasseln und brausen, als wenn die See über Bord stürzt, frage ängstlich, was ist das und Heißler läuft hinauf um zuzusehen, indem kommt schon der Capt. und der Steuermann ganz eilig um Essig zu holen, auf alle meine Fragen erhalte ich keine Antwort, sie laufen fort und wie ich im Nacheilen noch den Cajütwächter frage, so sagt er: ‚O, es ist nichts, die Madam hat etwas gekriegt.‘ – Gott im Himmel! Ich denke sie hat Arm oder Bein gebrochen im Fallen. Wie ich die Treppe hinauf kam, das weiß ich nicht! Da fand ich sie denn ganz triefend von Nässe, so wie das ganze Verdeck, wo sie sich eben auf einer Bank sitzend in den Armen des Capt. und einiger Matrosen von einer kleinen Ohnmacht erholte, welche ihr der Schreck wegen der Überschwemmung zugezogen hatte. Wie sie sich eben oben hingesezt hatte, so kommt ein schrecklicher Stoß von einer Welle, den ich auch unten gefühlt hatte, wodurch sie von dem Sitz gegen den Rand des Schiffes geschleudert wurde: zum Glück steht ein Matrose da, woran sie sich mit allen Kräften hält (...). Noch oft kamen den Tag über ähnliche Überströmungen und wir wagten es nicht wieder hinauf zu gehen. Den Abend waren wir ganz caputt und wünschten muthlos: Ach, wenn doch Gott uns einen Tag Erholung schenkte, wenn diese hohe See doch endlich einmal ruhiger flösse!“ (30)

Hinzu kam die ständige Bedrohung durch Kaperer. Jedes Schiff, das in Sicht kam, wurde ängstlich beobachtet. Doch nur einmal enterten Offiziere eines englischen Schiffes die „Batavia“ und kontrollierten die Schiffspapiere, die Fracht und die Passagiere. Caroline legte sich voller Angst in die Koje, nahm „an Kostbarkeit und Sachen, die uns lieb sind mit, was ich bergen konnte. (...) ach, was ist doch der Mensch, besonders ein Frauenzimmer, in solchen Augenblicken klein und ohnmächtig!“ klagt sie. Ihre Uhren hatten die Frauen den Matrosen zur Aufbewahrung gegeben. Während ihre „Gefährtin“, Madame de Block, auf Anraten des Kapitäns im Salon der Kajüte auf dem Canapé saß, verfolgte Caroline das Gespräch zwischen dem Kapitän und den Fremden „in meiner kleinen Alkove hinter der Gardine.“ (11) Der Kapitän inszenierte die Situation planvoll, um die Frauen zu schützen. Madame de Block als Kaufmannsfrau und der Kapitän der neutralen „Batavia“ traten in Erscheinung, weil sie für den wirtschaftlichen Aspekt der Reise standen, die auch im Interesse der kriegführenden Parteien stand. Caroline von Aschen konnte als Begleiterin leichter zur Beute werden und musste sich versteckt halten. Doch alles ging glimpflich ab. Die Szene zeigt, in welcher Gefahr gerade die Frauen schwebten, wenn ein Schiff zwischen die Fronten geriet. Sie konnten vergewaltigt werden und ihr Leben



verlieren. Wenn Schiffe passierten, waren die Frauen für die Fremden immer unsichtbar, wie im folgenden Fall, als sich ein Kriegsschiff der „Batavia“ näherte:

„(...) ja, es kam näher, gerade auf uns zu, das stolze Gebäude mit so schrecklich vielen aufgespannten Segeln, das es wie das höchste Haus auf dem Wasser schwebend aussah, wir saßen hernach oben und sahen es immer näher rücken. Wie es endlich um 3 Uhr ankam – o, Ihr könnt Euch gar keine Idee von dem prächtig majestätischen Anblick machen! Wohl 10 mal wünscht ich, Ihr möchtet es mit mir sehn! Meine Gefährtin und ich waren herunter in die Cajüte gegangen und belauschten es durch ein kleines Nebenfenster, wie es daher stolzierte, die englische Flagge wehte daran und so rauschte es hinter uns weg.“ (15)

Noch in der Erwartung höchster Gefahr gelang es Caroline, den Anblick eines großen Schiffes unter vollen Segeln zu genießen. In ihrer Begeisterung spricht sie die Schwestern direkt an, wobei die Notwendigkeit, sich zu ihrer eigenen Sicherheit versteckt zu halten, zur Nebensache gerät. Auch vor dem Hintergrund, dass die Gefahr zur Zeit der Niederschrift des Erlebten bereits Vergangenheit war, erscheint diese Haltung bemerkenswert. Die Empfindungslosigkeit gegenüber der eigenen Gefährdung indiziert Carolines Depression. Insgesamt verlief die Reise sehr stürmisch und dauerte fast neun Wochen. Bei ihrer Ankunft in Baltimore mussten die Passagiere „der neuen Verordnung nach“ (41) warten, bis der Arzt an Bord kam. Vorher durfte niemand von Bord, noch durften Besucher zur „Batavia“ übersetzen, eine Geduldprobe für die Passagiere, doch nicht für Caroline, die in erster Linie Angst verspürte über „die gewöhnliche Gesellschaft dieses Ortes“. (41)

Caroline von Aschen schildert im Bordtagebuch auch ihren Aufenthalt in Baltimore sehr ausführlich. Dieser Umstand belegt, dass es sich bei der vorliegenden Quelle um eine Abschrift handeln muss. In ihren Schilderungen werden keine Verpflichtungen in der Familie de Block angesprochen. Lediglich im letzten Teil des Tagebuchs, kurz vor der Rückreise, erwähnt sie, dass sie am Schneidern von Trauer- und Reisekleidern für ihre Gastgeberin beteiligt war. (116) Hingegen nahm sie in Baltimore an allen Vergnügungen teil, die bei den de Blocks geboten wurden, seien es Landpartien oder Einladungen bei anderen Deutschen. Immer wieder schildert sie den Schwestern ausführlich ihre Spaziergänge durch die hügelige Landschaft in der Umgebung Baltimores, die sie im übrigen am liebsten allein unternahm.

„(...) wie viele Freude und Entzücken sich über mich ergoß, wie wir so durch die paradiesische Gegend fuhren. Ich muß immer jemand plagen mit „ach Gott wie herrlich!“ Sehn Sie einmal die Aussicht dahin, erst hinunter dann hinauf, - ich sage plagte sie, denn ach, sie sind dergleichen hier so gewohnt, daß ich oft ihnen die Verwunderung über meine Freude daran anmerke.“ (49) Während Caroline ihre Umgebung ausführlich schildert, ist über die Menschen, die sie umgeben, nur wenig zu erfahren, nicht einmal über Madame de Block, die sie täglich sah.

Die Ausflüge endeten am 4. August 1801 abrupt mit dem Tod ihres Gastgebers. In den folgenden 14 Tagen blieben Abwechslungen aus, und „die Zeit geht einen Schneckengang“. (60) Dann: „Den 18ten August besahen wir ein niedliches Haus und mietheten es den 19.“ (62) Offenbar war die Niederlassung aufgegeben worden, ohne dass konkrete Pläne für eine Rückkehr nach Bremen bestanden, was in den kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen England und



Frankreich begründet liegen könnten, die im März 1802 mit dem Frieden von Amiens endeten.

Ende Januar wurde den beiden Frauen ihre baldige Rückreise in Aussicht gestellt. Doch mussten sie darauf warten, dass der Kompagnon de Blocks, der Bremer Kaufmann Delius, den Zeitpunkt der Abreise festlegte. (104) Die Einträge in das Tagebuch zeugen davon, wie sehr Caroline von dem Gedanken an eine baldige Heimkehr nach Bremen besessen wurde.

Am Ende ihres Aufenthalts resümiert sie, dass Baltimore ihr als Wohnort besser gefalle als Bremen, doch: „Mit Entzücken ließ ich mein Auge umher streifen, gedachte des künftigen iten Maies, wo ich wohl freilich dies alles nicht mehr sehe und genießen kann – also jetzt recht geizig sammeln müsse – aber dagegen andern besseren Herzensgenuß mit Wesen, die mich lieben und verstehen, wenn gleich in minderer schöner Natur haben würde.“ (118)

Bei ihrer Abreise erläutert die erwartungsfrohe Caroline die ganz gegenteilige Gefühlslage der Madame de Block, die Baltimore heimisch geworden war, das sie nun als Witwe unfreiwillig verlassen musste:

„Meine Gefährtin (...) ging weit vor mir an und – weinte; ihre Seele war mit dem schmerzvollen Abschied beschäftigt, der ihr hier bevorsteht, sonst hatte sie für nichts Gefühl. Freilich verläßt sie hier vielleicht mehr wie sie wieder findet. Mein Fall ist, gottlob anders und so mußten auch die Empfindungen der Seele sein, gut, daß der Kummer auch nie so tiefe Wurzeln bei ihr faßt wie bei mir.“ (119)

Am 15. Juni 1802 endlich befand sich Caroline an Bord des Seglers „Jupiter“:

„Die Empfindung, wie ich dies Schiff – unsere künftige Wohnung sah – und nun noch einmal den weinenden Freunden adieu sagte mit dem letzten Abschiedskuß, kann ich nicht beschreiben. Madam Groovemann besonders weinte ganz entsetzlich. Die Damen blieben am Ufer stehen und die Herren gingen mit an Bord, um hernach in einem Boot wieder zurück zu segeln. Es ging also gleich unter Segel. Dann, nach einer Stunde etwa, gingen auch die Herren und noch standen die verlassenen Frauenzimmer in weiter Ferne, bemerkbar durch die weißen Kleider am Strande.“ (121)

Auf dieser Reise waren keine Gefahren durch Kaper und Kriegsschiffe zu erwarten, und in den ersten 14 Tagen kam der Segler gut voran, dann beeinträchtigten Gegenwind und Windstille die Fahrt. Doch Caroline zweifelte nicht mehr an ihrer wohlbehaltenen Rückkehr, obwohl die See hoch ging:

„Ich hatte da einen Anblick davon, der war grausend und schön! Hier außen stieg ich die Treppe herauf, blieb auf der obersten Stufe neben dem Capt. stehen und blickte so über der Thür hinten und vorn umher. Wie ein großes Riesengebirge thürmte sich die schrecklich wogende See vor uns und schien unser Schiff begraben zu wollen, und dann brach sie sich in großen schäumenden Wellen an den Seitenwänden, wo andere Berge von Wasser ihnen schon begegneten. Oft flog eine solche über unser Schiff sogar hier hinten über das Steueruder und prasselte auf das Dachfenster der Cajüte. Bei dem allen aber machen wir gute Fortschritte (...)“ Allerdings waren die Auswirkungen des Sturms auf das Schiff diesmal nicht so schlimm fühlbar, denn „auf der Herreise hatten wir oft dieselbe schreckliche Bewegung, dasselbe Rollen des Schiffes ohne Sturm, und das macht bloß, weil wir damals nur



Ballast hatten und jetzt beladen sind. O, das ist ein erstaunt großer Unterschied, wie weit weniger ein beladenes Schiff schlenkert!“ (129)

In ihrer aufgehellten Gemütslage berichtet Caroline ein wenig mehr als auf der Herreise über die Schiffsgemeinschaft. Dabei wird offenbar, dass die Passagiere nicht von einem Schiffskoch verköstigt wurden, wie später auf den großen Auswandererschiffen, sondern selbst kochten, wobei sie einen Speise- und Aufgabenplan erarbeiteten. Caroline konnte die Ankunft kaum erwarten, und so berichtet sie, wie die Kajütenbewohner den Kapitän zu Vorhersagen über die Reisezeit der „Jupiter“ überredeten:

„Manchen Scherz haben wir mit dem Capt. wegen einer Anzahl Striche, welche wir mit Kreide über den am Caminplatz angeklebten Küchenzettel schrieben, es waren 30, und wir erklärten dem Capt., daß wir jede 24 Stunden einen davon auswischen würden, und also nur 30 Tage in See sein wollten, er bedung sich aber dagegen aus, nur wenn er es uns erlauben würde! Nun ist denn ein beständiges Fragen und Quälen, dürfen wir heute denn auch einen austreichen? und ein Jubel, wenn er ja sagt! Bis jetzt hatten wir die Freude, es fast jeden Tag thun zu dürfen, aber immer wird es wohl so nicht bleiben.“ (124)

Carolines letzter Eintrag stammt vom 28. Juli 1802. Der Segler „Jupiter“ hatte vor Geestendorf, dem heutigen Bremerhaven, die Anker ausgeworfen. Der Kapitän war mit einem Passagier an Land gegangen, um sich nach einem „bequemen Fuhrwerk“ oder einen Kahn nach Bremen-Vegesack Ausschau zu halten. Die Passagiere wurden von Regen und Kälte empfangen, „recht deutsches Wetter“, wie Caroline findet. Doch bis zu ihrer Ankunft in Bremen sollte es nach ihren Schätzungen noch zwei Tage dauern.

Die Geschwister Schreiber und das Tagebuch ihrer Auswanderung mit dem Vollschiff „Goethe“ 1852

51 Jahre später machten sich die Geschwister Schreiber aus Quakenbrück von Bremen nach Baltimore auf, weil sie sich wie Tausende anderer Auswanderer in Amerika ein besseres Leben erhofften.

In den 1830er Jahren entwickelten vor allem Bremer Reeder ihr Konzept, Auswanderer im Zwischendeck auf Holzstellagen zu beherbergen, die nach der Ankunft im Hafen entfernt wurden, um für Ladungen nach Europa Platz zu machen. Tabak und Baumwolle waren beliebte Importgüter. Besser gestellte Passagiere logierten nach wie vor in der Kajüte, der 1. Klasse. Das Geschäft mit dem Transport von Auswanderern bedeutete seit den 1840er und 1850er Jahren für die großen deutschen Hafenstädte, insbesondere Bremen mit Bremerhaven, einen enormen wirtschaftlichen Schub. Manche Auswanderersegler transportierten bis zu 700 Menschen auf engstem Raum, während in der Kajüte auf dem Achterdeck meist nur eine Handvoll Menschen untergebracht waren. Eine beträchtliche Anzahl von Frauen und Mädchen reiste auch allein. Im Zwischendeck, dem Armenquartier, wurden sie in einem eigenen Bereich untergebracht, der ihnen aber wenig Schutz vor Belästigungen durch Männer bot, wie in Auswanderer-Ratgebern und in medizin-hygienischen zeitgenössischen Schriften immer wieder beklagt wurde.

Ludwig Schreiber gibt an, dass man in Deutschland „beym größten Fleiße so viel verdienen kann wie man verzehrt, an ein Weiterkommen an ein Erübrigen ist bey dem besten Willen

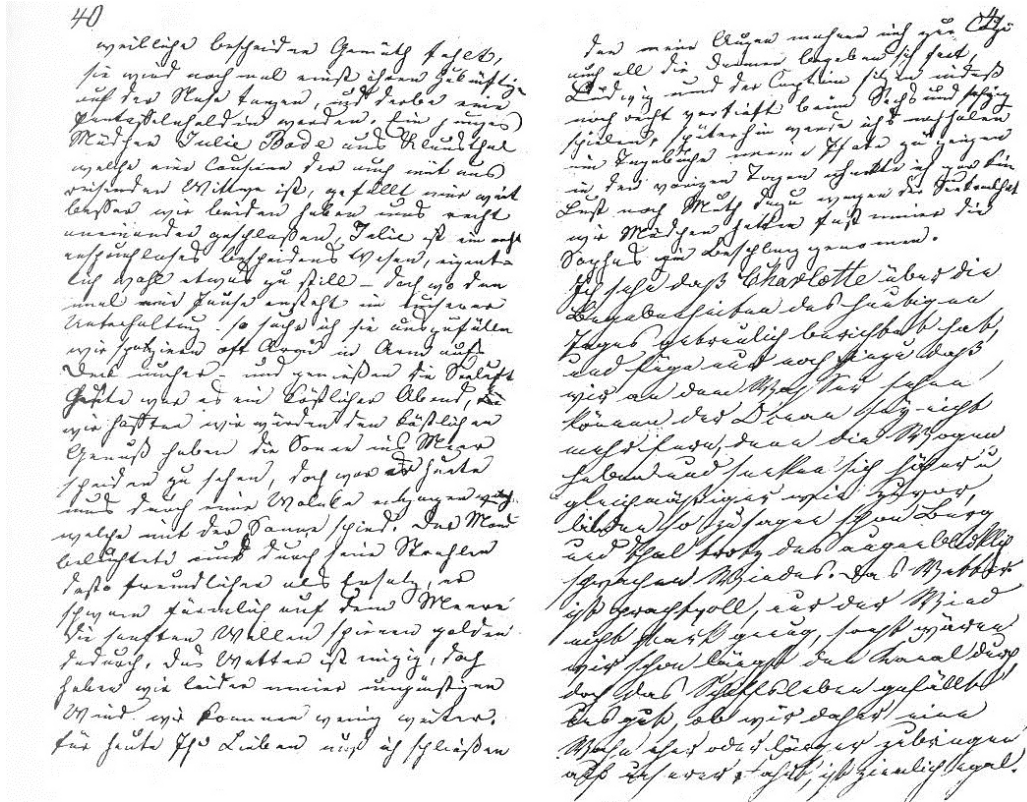


Abb 3. Doppelseite aus dem Bordtagebuch der Schreiber (mit Handschriften von Ludwig und Charlotte Schreiber)

nicht zu denken. Dort soll man doch nach Aussage unserer Brüder für die Zukunft arbeiten können, so daß man doch wenigstens das Alter sorgenfrey heran nahen sehen kann. Dies bewog uns unsere Vaterstadt zu verlassen, auf dieses vage Streben zu einer sicheren Existenz gaben die Eltern, in das Unvermeidliche sich fügend, von ganzem Herzen ihren Segen, und von diesem geleitet treten wir unter dem Schutze des Höchsten unsere Reise an.“ (18)

Die Lebensverhältnisse der Schreiber in Quakenbrück waren in der Tat bescheiden. Der Vater der Geschwister, Conrad Ludwig Schreiber, war Kaufmann in Quakenbrück und hatte dort 1813 Anna Elise Schmidt geheiratet. Seit 1842 betätigte er sich nebenberuflich auch als Versicherungsagent. In Quakenbrück wohnten die Schreiber im Auswanderungsjahr in einem Haus mit zehn anderen Mietparteien zusammen.

Charlotte und Ludwig wurden in Amerika von zwei Brüdern erwartet, die ihre Ankunft in Moorefield, etwa 200 km von Baltimore entfernt, vorbereitet hatten. Julius Schreiber war bereits 1844 als Pionier der Familie ausgewandert. 300 Reichstaler Startkapital hatte der damals 23-jährige Kaufmann dabei. Zwei Jahre später folgte ihm der Bruder Carl, von Beruf Pharmazeut, mit 100 Reichstalern Startkapital. Der 26-jährige Ludwig war, wie sein ältester Bruder, Kaufmann, seine Schwester Charlotte war bereits 37 Jahre alt und – vermutlich wegen ihrer Mittellosigkeit – unverheiratet geblieben, doch scheint sie nicht erwerbstätig gewesen zu sein, und auch ihre daheimgebliebene zwei Jahre jüngere Schwester Elise verdiente weder Geld noch war sie verhei-

ratet, wie den retrospektiven Einträgen über das vergangene Leben der Schreibers zu entnehmen ist. Berufstätigkeit jeglicher Art kam für bürgerliche Mädchen und Frauen nicht in Frage, sondern wurde gleichgesetzt mit sozialem Abstieg. Die Eltern der Schreibers hatten den Geschwistern eine Reise 1. Klasse finanziert, und Charlotte zeigt sich in ihren Einträgen ihnen gegenüber sehr dankbar für die Ausstattung, die sie ihnen gewährt hatten.

Ludwig Schreiber, alias Henry Louis Schreiber, blieb nach seiner Ankunft in Amerika zunächst in Moorefield, ließ sich jedoch



Abb 4. Ludwig Schreiber mit Ehefrau

später als Kaufmann in Chicago nieder, wo er 1861 im Alter von 35 Jahren die Niederländerin Hermanna Keun aus Groningen heiratete. Von Charlotte Schreiber ist nur das Datum ihres Todes, 2. Januar 1879, bekannt. Von Ludwig und Hermanna gibt es ein gemeinsames Porträt, von Charlotte bezeichnenderweise nicht. Conrad Ludwig Schreiber, der Vater der Geschwister, siedelte 1856 nach Moorefield über, wo er nach wenigen Monaten starb.

Während Ludwig einen gewissen Wohlstand erlangte und heiratete, blieb Charlotte abhängig. Sie war in erster Linie mit nach Amerika gereist, um den Eltern in Quakenbrück eine Esserin zu ersparen. Ihr Vormund war nach dem Willen der Eltern nun der um elf Jahre jüngere Ludwig. Ob sie seiner Familie den Haushalt führte, zu einem ihrer Brüder übersiedelte oder ob sie in Amerika erwerbstätig wurde, bleibt im Dunkeln.

Wie Caroline von Aschen, so schrieben auch die Schreibers ihr Bordtagebuch als Brief, um es mit dem nächsten Schiff nach Bremen zurückzuschicken. Das Original trägt eine Empfangsnotiz des Kapitäns der „Goethe“, der das Buch – wie auch die Schreibers im Tagebuch vermerken – auf seiner Rückreise mitnahm. Die Geschwister schrieben im Wechsel, wobei die meisten Einträge von Ludwig Schreiber stammen. Während Ludwig eine klare, gut leserliche Handschrift hat, merkt man Charlottes Einträgen den Mangel an Übung an. Die Sprache der beiden zeigt deutlich plattdeutsche Diktion, inhaltlich vermittelt Charlotte eher aktuelle Ereignisse, während sich Ludwig darum bemühte, den Eltern auch die Einrichtungen des Schiffes und die Bordgemeinschaft auf dem Schiff möglichst genau zu schildern. So gesehen ist dieses Tagebuch ein Glücksfall für die Migrationsgeschichte des 19. Jahrhunderts mit Segelschiffen, denn Schilderungen zum Leben der Zwischendeckspassagiere sind rar. Doch weisen die Dar-



Abb 5. Auf dem Bremer Vollschiff »Mobile«, hier auf einem Ölgemälde von Carl Fedeler von 1859, reisten bis zu 700 Personen. Quelle: Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven

stellungen der Schreibers von Szenen mit den armen Auswanderern an Deck deutlich eine wertende Distanzierung von diesen Menschen auf, deren Ursachen in der Vergewisserung des eigenen Status zu suchen sind, wie später noch ausgeführt wird. Das bunte, lebendige Bild, das die Geschwister vom Treiben der Emigranten an Deck entwerfen, enthält dennoch viele Informationen, beispielsweise über den Alltag eines Kapitäns, die nur aus solchen Selbstzeugnissen zu erhalten sind. Das Original des Bordtagebuchs befand sich bei Eingang der Kopie 1991 am DSM bei Henry L. Madderom in Montebello, Kalifornien, dessen genealogische Forschungen hier mit einfließen.

Die Reise der Schreibers

Zur Vermeidung schmerzvoller Abschiedsszenen verließen die Schreibers Quakenbrück am 11. August 1852 heimlich. Sie ließen sich in einem „Wagen“ aus der Stadt bringen und stiegen später erst in den „Omnibus“, die Postkutsche, nach Bremen um. Dort kamen sie bei einem Vetter unter, der in Bremen ein Packhaus betrieb. Dieser buchte beim Schiffsmakler Stisser für die Auswanderer die Reise auf dem Vollschiff „Goethe“, das der Reederei Wätjen in Bremen gehörte und mit 250 Kommerzlasten seinerzeit zu den großen Segelschiffen zählte. Es war 35,4 m lang, 9,0 m breit und 5,8 m tief. Zum Vergleich: Die „Batavia“ war ein dreimastiger Segler von nur

113 Kommerzlasten, doch war sie als Bark getakelt und mit weitaus geringeren Vermessungen, einer Länge von 26,6 m, einer Breite von 7,7 m. Durch den geringen Tiefgang von 3,2 m war gewährleistet, dass die „Batavia“ überhaupt in die Weser einlaufen konnte, während große Schiffe wie die „Goethe“, ungeachtet ihres fast doppelt so großen Tiefgangs, im 1827 neu gegründeten Bremerhaven am Kai des neuen Hafens festmachen konnten.

Die Schreiber waren nicht mit einem privaten Kahn, sondern mit einem Dampfschiff nach Bremerhaven gekommen. Diese Linienverbindung wurde seit 1833 von der Bremer Reederin Anna Lange betrieben. Da der Wind günstig war, brachte der Kapitän die Geschwister eilig zum Schiff. Ludwig Schreiber schildert das Betreten des Schiffes als Augenblick der Zäsur:

„Wie mächtige Gefühle meine Brust durchkreuzten, als wir das Schiff betraten, das uns nach dem Lande führen sollte, das wir zur zweiten Heimath wählten, welche Fragen in unserem Inneren wogten, davon lasst mich schweigen. Nur muthig aufgeschaut und auf Gott vertraut, war und bleibt unser Motto auf der Fahrt zum fernen Ziel!“ (14)

Er zeigt damit, dass trotz der Schwere des Abschieds seine Gedanken um die erhoffte neue Perspektive in der neuen Heimat kreisen; sein Blick war nach vorn gerichtet. Anders als Caroline glaubte Ludwig an die Erhörung seiner Gebete und erwog kaum ein mögliches Scheitern des Schiffes. Als die Bewegungen des Schiffes eines Tages allzu arg wurden, bekennt Ludwig: „(...) schauerlich ist es doch ängstlich macht es mich nicht, im Gewitter wie im Sonnenschein ist der Vater über den Sternen uns nahe, er führet uns, er beschützt uns, seiner Bestimmung können wir nicht entgehen.“ Sein Glaube an die Vorbestimmung ist aber geknüpft an die Hoffnung, dass „mit des Allmächtigen Hülfe“ die „fremden Elemente“ ihre „Wuth nicht gegen uns auslassen wird.“ (41)

Die Mehrzahl der Passagiere an Bord der „Goethe“ waren Katholiken, die sich Sonntags zum Gottesdienst an Deck zusammenfanden. Nach Angaben des Tagebuchs stammten sie aus Bayern, Hessen und aus dem Süddoldenburgischen. Die Schreiber nennen ihre Landsleute aus Holdorf, Damme und Steinfeld „Torfbauern“ und meinen damit vor allem die Heuerleute. Großbauern der Region überließen ihren sogenannten Heuerlingen eine Kate mit einem kleinen Landstück und forderten dafür Fronarbeit ein. Der Historiker Johannes Ostendorf gibt an, dass die Heuerleute wegen der ungerechten Markenteilungen in den 1830er Jahren die



Abb 6. Modell des 1876 in der La Plata-Mündung gestrandeten Vollschiffs „Goethe“



Nutzungsrechte am gemeinsamen Weideland ihrer Dörfer verloren und immer häufiger zur Auswanderung gezwungen wurden.

Von ihrer Kajüte aus konnten die Schreiber die Zwischendeckspassagiere im wahrsten Sinne des Wortes von oben herab beobachten. Auswanderer, die Kapitän Homann als „deutsche Indianer“ bezeichnete, erschien ihnen widerwärtig, zumal ein „pestilenzartiger“ Geruch aus der Luke des Zwischendecks zur Kajüte herüberwehte. So kann Ludwig im Tagebuch nicht genug raten, dass jeder, der „einigermaßen auf Reinlichkeit und Bildung Ansprüche macht“, nur in der Kajüte reisen und sich das Geld für die Überreise „vom Munde abdarben“ solle. (39) Dabei lebten die Kajütenpassagiere auf Kosten der Zwischendeckspassagiere. Die Schreiber und ihre vier Mitbewohner der Kajüte zahlten nämlich pro Person nur 70 Reichstaler für ihre Überfahrt, weshalb die Reederei von den Passagieren der 1. Klasse nur einen kleinen dreistelligen Betrag einnahm, während sie mit den 197 Zwischendeckspassagieren auf der „Goethe“ mit 35 Reichstalern pro Person den Haupterlös erwirtschaftete. Überdies wird an Bord ein fragwürdiger Umgang mit dem Eigentum der armen Auswanderer dokumentiert, indem zu Beginn der Reise ihre Holzschuhe von den Matrosen wegen des Lärmpegels, den sie verursachten, über Bord geworfen wurden. (100/101)

Ludwig grenzt sich von anderen Auswanderern ab, indem er betont, dass er sich nicht, „wie leider so Viele, großartige Ideen von Amerika (macht), nein! Wir wissen sehr gut daß nur durch Fleiß und anhaltender, ausdauernder Thätigkeit, das erlangt wird, worauf wir streben (...).“ (3) Seit den 1840er Jahren waren gescheiterte Existenzen und Zwangsauswanderer immer wieder in die Schlagzeilen amerikanischer und deutscher Zeitungen geraten.

Mit seiner Unterbringung auf der „Goethe“ zeigt sich Ludwig Schreiber sehr zufrieden und schildert seinen Eltern genauestens die Einrichtungen des Schiffes:

„fanden unsere Erwartungen in Hinsicht der Bequemlichkeit und Einrichtung des Fahrzeugs noch übertroffen; namentlich die Cajüte ist ganz niedlich, und bleibt uns überhaupt nichts zu wünschen übrig. (...) die Zahl der Passagiere beläuft sich auf 197 mit denen in der Cajüte reichlich 200 Stück, darunter sind im Raume aber 7 Säuglinge, und wohl 20 Kinder, eine Krabbeley sonder Gleichen. Mehrere aus der Gegend von Damme, Holdorf und Steinfeld, sind wahre Hottentotten; einige Hessen und Baiern scheinen etwas geschliffener zu sein. Die Bemannung des Fahrzeugs besteht aus, Capitain, Steuermann, Untersteuermann oder Bootsmann, Steward oder Aufwärter der Cajüte, der Koch, Schiffszimmermann, 11 Matrosen und 2 Jungens.

Das Schiff ist folgendermaßen eingerichtet: Hinten am Schiffe hängt das Rettungsboot, im Schiff selbst ist hinten auf der einen Seite oben auf, ein Kämmerchen mit Borden worauf, Farbe, Bindfaden, Schmiertöpfe usw. aufbewahrt sind, eine Treppe führt aus diesem in den untern Raum, welcher als Vorrathskammer und Schlafstätte des Stewards dient (...). Von einem schmalen Gang aus, der quer über das Schiff führt, geht die Kammer der Steuerleute ab, „die Betten sind über einander; hierauf ist eine Thür wieder, durch welche man in einen Gang tritt der von oben durch ein Fenster erhellt, an beyden Seiten die Schlafstellen der Cajütspassagiere hat, je zwey Betten über einander und eben so viel Raum, daß ein Waschtisch eben davor stehen kann; man tritt durch eine Thüre in die Cajüte, zwey große Spiegel gegen einander über mit Goldrahmen; zwey mahagoni Sophas und zwey Tische eben so gestellt und befestigt, 6



Rohrstühle ohne Lehne, ein Schreibsecretair und Bücherschrank des Capitains, einen Medicinkasten, und unter jeden Tisch eine Kiste für uns, eine andere für Mad. Brokelmann, zu beyden Seiten der Sophas, Kasten, worin Wein etc. aufbewahrt, links aus der Cajüte geht die Thür in des Capitains Schlafstube, die größer wie die andern, so viel Raum hat das ein paar Koffer vor dem Bette stehen; von oben wird die Cajüte durch ein Fenster erhellt, von der Deckseite durch vier, welche aufgeschoben werden können und durch welche man das ganze Deck übersehen kann; die Seitenwände der Cajüte sind bunt ausgelegt von Mahagoni und weiß gewolktes Holz, was sehr hübsch aussieht; die Schlafkojen sind jede mit einem schiebbaren Fenster zu lüften. In dem Gange zur Cajüte steht der Ofen, hinter diesem der Torfkasten, auf dem meine Vögel stehen.“ (18/19)

An Lebendproviand führte die „Goethe“ „80 Hühner und einige Hähne, 20 bis 25 Enten, für den Cajütentisch aufbewahrt sind; vor diesem ein hölzerner Behälter mit zwey zwölf bis sechzehn Wochen alte Ferkeln, englischer Race, von denen wir nachher Ragout machen werden.“ (20) Für die Zwischendeckspassagiere wurden traditionell vor allem Fässer mit eingesalzenem, gepökeltm Fleisch vorgehalten, dazu Mehl, Hülsenfrüchte und Kartoffeln.

Am 24., also drei Tage nach der Ausreise, segelte die „Goethe“ bereits in den Englischen Kanal, musste aber dort gegen den Wind ankreuzen. Die meisten Passagiere waren seekrank, doch Ludwig und Charlotte bereits auf dem Wege der Besserung. Das Tagebuch berichtet von Dörfern und Leuchtfeuern, die passiert werden, ferner ausführlich über die üppigen Mahlzeiten in der Kajüte. Am 27. August meldet sich erstmals die von der Seekrankheit genesene Charlotte zu Wort. Wesentlich ist für sie die Harmonie in der Gemeinschaft: „Unsere Cajütspassagiere gefallen mir sehr gut, wir führen ein recht geselliges Leben, worin Vater Captain, uns mit frohen heitren Sinn vorangeht.“

In beiden Bordtagebüchern wird die wichtige Funktion des Kapitäns als Beschützer der Passagiere betont. Der Kapitän war verantwortlich für das Wohl aller Menschen auf dem Schiff, für ihre Gesundheit, ihre ausreichende Ernährung und ihre wohlbehaltene Ankunft in Amerika. Er war Navigator, Betriebschef, Arzt und Geschäftsmann in einer Person und wurde – sofern ihm ein guter Ruf vorauselte – von den Passagieren deshalb gern als „Vater Kapitän“ bezeichnet.

Ludwig Schreiber betrachtet den Kapitän des Vollschriffs „Goethe“ als einen lieben, guten Mann,

„zu dem ich gleich Zutrauen fasste wie zu einem Vater.“ Auch ist er zuversichtlich, mit einem kompetenten Navigateur unterwegs zu sein, der „auch den gradesten Weg durch den Ocean zum fernen Westen nehmen, den mancher nicht zu halten wagt, weil er ihn nicht so häufig befahren wie unser Homann, unser Vater Captain, der wohl mitunter etwas derb und brummig, doch eine gute Seele hat, verbunden mit heiterem Sinn.“ (41)

Lobend erwähnt er die Fürsorge des Kapitäns, auch für die Zwischendeckspassagiere, von denen einige die ganze Reise über seekrank waren. Diese erhielten „jeden Mittag Suppe vom Cajütentische“ und einer Frau, der es besonders schlecht ging, „schenkte er (...) eine Flasche Rothwein.“ Ludwig fügt hinzu: „(...) es giebt für den Capitain sehr häufig was zu thun, bald kömmt einer der hat Geschwüre, dann wieder einer der sich verfressen an dem vielen Salzfleisch (...) so geht es fast alle Tage;“ Die Geschwüre der Zwischendeckspassagiere rührten vom



Mangel an Trinkwasser und versalzenem Essen her, z. B. dem Salzfleisch, das vor dem Kochen mit Meerwasser „entsalzen“ wurde. Die Bewohner der Kajüte bekamen bessere Kost, und vor allem genügend zu trinken: „(...) Wein, so viel wir haben wollten, wovon wir nur Gebrauch machen mit Zuckerwasser vermengt, (...)“, dazu Kaffee und Tee.

Auch Caroline von Aschen wusste, wie wichtig der Kapitän für den Verlauf der Reise war und zeigte sich höchst besorgt darüber, dass der erfahrene Kapitän Husmann der „Batavia“ ausfiel. Er war in Bremen bereits viele Jahre auf der Route nach Baltimore unterwegs und hatte sich erst im Vorjahr ein neues Schiff bauen lassen, das weitaus größer war als sein altes, die Brigantine „Batavia“. Barken waren noch nicht so gebräuchlich und der Kapitän eines solchen Schiffes nicht so leicht ersetzbar. Doch fasste Caroline auch zu Husmanns Nachfolger Vertrauen. In einem gefährlichen Sturm schildert sie, wie sie selbst mit Madame de Block in der Kojе des abwesenden Kapitäns Schutz suchte.

„Im Augenblick darauf ward es auf einmal finstere Nacht; schreckliche Blitze, Sturm und Platzregen kam auf einmal und schreckte uns hier weg. Wir flüchteten in die dunkle Kammer des Capt., wo sich bald auch die jammernden laut schreienden Weibslente zu uns versammelten. Meine Gefährtin zitterte am ganzen Leibe und fürchtete ohnmächtig zu werden, sie kroch da in den Capt. sein Bett und zog mich auch hinein; die Mädchen wimmerten und beteten laut, alles was sie wußten und was ihnen die Angst eingab.“ (35)

Es ist das einzige Mal, dass Caroline von Aschen auf der Hinreise andere Personen erwähnt als Besatzung und ihre „Gefährtin“, Madame de Block. Der Eintrag macht deutlich, dass die Frauen mit Personal unterwegs waren und dass sich offenbar noch weitere weibliche Passagiere auf dem Schiff befanden. Das Bordtagebuch gibt nur einen winzigen Ausschnitt der Lebenswelt auf dem Schiff preis.

Wenn auch weitaus weniger als Caroline von Aschen auf der breit und flachgängig gebauten „Batavia“, so litten die Auswanderer auf dem Vollschiif „Goethe“ ebenfalls darunter, dass außer den Passagieren keine weitere Fracht an Bord war und die Verteilung des Gewichtes auf dem Schiff nicht optimiert werden konnte, so dass auch bei mäßigem Wind das Schiff rollte und die Passagiere immer wieder seekrank wurden. Ludwig schreibt: „(...) das war mit Erlaubniß, ein Kotzen und Purgiren, ein Ächzen und Stöhnen und Allen unsern Cajütspassagieren, da war auch nicht einer der von dieser eklen Krankheit verschont blieb.“ (42) Der Capitän brachte als Arznei allmorgendlich ein „Gläschen Portwein zur Stärkung.“ (44) Damit wird die Klassendifferenz in der Verpflegung einmal mehr betont. Die Schreiber suchten durch derlei Schilderungen, die sie mit ihren abfälligen Betrachtungen der Zwischendeckspassagiere kontrastierten, ihren eigenen Status immer aufs Neue zu manifestieren. Ludwig pöbelte regelrecht gegen die armen Passagiere:

„Es ist schrecklich, daß es solche Unmenschen möchte ich sagen giebt, die bey Fressen und Saufen so unnütz in den Tag hinein leben wie die Schweine unter Eichenbäumen, fressen, sehen aber nicht die Höhe woher sie kommen, so lange daß nichts mehr hinein kann, legen sich dann auf den Bauch und schlafen.“ (51) Mit diesen Bildern aus dem Märchen vom Schlaraffenland suggeriert er, dass es sich um einfältige Menschen handele. 14 Tage später allerdings wendet er die Schlaraffen-Allegorie auch auf seine eigene Situation an. „(...) nein!



Dieses ewige Einerley, dies Schlaraffen-Leben, dies Sitzen und Stehen, mit einem Worte ohne Beschäftigung zu sein, würde mir auf die Dauer nicht zusagen. Hurrah! Dem Landleben.“ (75)

Doch die Zwischendeckspassagiere blieben ein Dorn im Auge des Kajütenpassagiers, und so schildert Ludwig genüsslich, wie die Frauen sich an Deck von „Einquartierung“, wie das Ungeziefer hieß, zu befreien suchen und die Schädlinge ins Meer warfen. Dabei war kein Teil des Schiffes vor Schaben, Kakerlaken und Wanzen gefeit, wie zahlreiche Kommentare Reisender von anderen Segelschiffen belegen.

Caroline von Aschen zeigt sich freimütiger in ihren Aussagen zum Ungeziefer, indem sie z. B. den Wanzenbefall auf dem Schiff und in Baltimore häufig anspricht.

„(...) dazu hatte ich die ganze Nacht schlaflos zugebracht wegen der Wanzen, die ich durch eine nothwendige Umänderung der Bettstellen jetzt so fürchterlich habe, ich flüchtete endlich heraus und legte mich auf Herrn Sch. sein Canapé, der oben auf der Stube wo wir schlafen, steht, aber theils bracht' ich wohl im Kopfkissen und am Leibe selbst welche mit, theils sind auch im Sopha sogar viele, wie ich die folgende Nacht, wo ich mich gleich darauf legte erfuhr. – Ich campierte also auf der bloßen Erde, nahm keine Decke, kein Kissen, nichts mit aus Furcht Gesellschaft mitzunehmen, aber es half nichts; ich war einmal so voll oder sie verfolgten mich, ich mußte mich nur kratzen, an Schlaf ward nicht weiter gedacht.“ (64)

Charlotte und Ludwig Schreiber hatten eine relativ gute Reise erlebt, die insgesamt 36 Tage dauerte, was eine gute Reisezeit darstellte. Ludwig konstatiert: „es ist Keiner gestorben, es ist „Keine geboren, obwohl Letzteres doch wohl der Fall wäre wenn wir länger an Bord blieben.“(115)

Geschlecht und Selbstwahrnehmung der Reisenden

Während Ludwig Schreiber seine Reise als Zäsur zwischen einer ausgewogenen Vergangenheit und einer aussichtsreichen Zukunft vorstellt, betrachtete Caroline nur das vergangene Leben als wünschenswert. Die Reise bedeutete ihr nichts als Gefahr und Amerika nichts als Warten auf Rückkehr. Trost in ihrer verzweifelten Lage, ohne eine sinnvolle Perspektive in der Fremde, bot ihr nur die Vorstellung von einem Wiedersehen der Angehörigen nach dem Tode. Die gegensätzliche Haltung der beiden Reisenden ist zweifellos geschlechtsspezifisch bedingt, wie zu Anfang dargelegt. Hier der optimistische Ludwig auf dem Weg zu seinen Brüdern, die eine Existenz in Amerika für ihn bereitet hatten, dort die in ihrem Sehnen nach den vertrauten Schwestern rückwärtsgewandt erscheinende Caroline auf dem Weg in die Fremde, die ihr nichts zu bieten schien als Einsamkeit. In ihrer Trauer wirkt sie dem Tode oft näher als dem Leben. Dies illustriert auch ihr großzügiger Umgang mit ihrer Lebenszeit: „Ach, nur einmal mit Euch dort hinaus in Wald und Busch, auf Hügel und in Thäler, nicht wie jetzt bloß auf den Garten sich einschränken! O, einige Jahre meines Lebens gäb ich dafür.“ (50)

Doch kam es ihr ebenso wenig wie Charlotte Schreiber in den Sinn aufzubegehren. Gegen wen auch? Schließlich ging es um nicht mehr und nicht weniger als um die persönliche Versorgung der beiden Frauen, die durch ihre Reise nach Baltimore gewährleistet schien. Von ihnen wurde nur Wohlverhalten und Gehorsam erwartet, den Männern gegenüber, die für sie die



Verantwortung trugen und für sie aufkamen. Eigene Erwerbsarbeit schickte sich nicht für sie. Die Verinnerlichung dieser gesellschaftlichen Anschauungen war im 19. Jahrhundert die Waffe, mit der die vollkommene Schicksalsergebenheit von Frauen erzeugt wurde. Das zeigen die Aufzeichnungen von Charlotte Schreiber und Caroline von Aschen deutlich.

Charlotte Schreiber zeigt große Dankbarkeit für die Fürsorge der Eltern und Brüder. Ihre Schreibkompetenz lässt auf eine Mädchenbildung schließen, die ihr die Eltern, vielleicht unter großen Opfern, hatten zukommen lassen. Charlotte lässt nirgends Besorgnis über die Zukunft anklingen, zumal diese ja in der Hand ihrer Brüder lag. So schildert sie im Bordtagebuch vor allem Erlebnisse des Augenblicks. In ihren eingestreuten retrospektiven Betrachtungen über Rituale der Familie in Quakenbrück klingt Fürsorge um die Eltern an, aber keine Reue über die Auswanderung oder gar Heimweh. Als endlich Land in Sicht kommt, ist Charlotte von Freude erfüllt: „O! wie pocht das Herz vor Freude, wenn ich an das Wiedersehen denke.“ (142) Auf Caroline von Aschen hingegen warteten in der Fremde keine vertrauten Personen.

In ihren Bordtagebüchern finden sich vor allem Hinweise darauf, dass die Frauen Kontinuitäten suchten. Charlotte erinnerte heimatliche Rituale in brieflicher Kommunikation mit ihren Eltern und stellte ihre Verbundenheit zu den Brüdern wieder her, und Caroline stellte sich dem Leben in der Fremde nicht, sondern wartete, in Sehnsucht nach ihren Schwestern schwelgend, auf ihre Rückkehr in die Heimat. Trotz ihres Aufenthalts in Baltimore auf unbestimmte Zeit verspürte sie kein Interesse daran, Englisch zu lernen, jedenfalls ist im Tagebuch nie davon die Rede. Diese Haltung korrespondiert mit ihrem Desinteresse an ihrer neuen Umgebung in Amerika und ihre bereits angesprochenen Distanz zu fremden Menschen.

Caroline war dennoch bestrebt, in Gesellschaft zu gefallen, weil es sich für Frauen ziemte. Dies zeigt sich am deutlichsten in ihrem Ärger darüber, das Pianoforte nicht gut zu beherrschen, (...) da es noch manches gute sogar neue Pianoforte gibt, aber so wenige welche spielen. Ich könnte mich recht gefällig dadurch machen (...).“ (51)

Diese Eigenschaft zeigt auch Charlotte Schreiber, die mit dem Kapitän und ihrem Bruder Karten spielte, obwohl sie offenbar selbst gar nichts daran finden konnte: „(...) ich stümperte freilich dabey, doch denke ich Übung macht den Meister, ich werde es mehr thuen, weil der Captain es so gerne hat, auch verkürzt es die Zeit.“ (37)

Charlotte fühlte sich auf der „Goethe“ offenbar als eine Grand Dame: „Ich wollte ihr lieben Eltern sähet uns mal auf Augenblicke wie behaglich wir hier leben. (...) wir haben hier immer zwey Gänge und ein gutes Gläschen Wein, welches vorzüglich bekömt. Des morgens und Abends haben wir auch gewöhnlich Fleisch, Beesteeck, Eyer. U.d.m.“ Es steht zu vermuten, dass die Schreibers in der Heimat sehr viel einfacher aßen, und so verwundert es nicht, dass Charlotte nach der Aufzählung einer Reihe guter Speisen, die sie genossen hat, sofort ihre Differenz zu den Zwischendeckspassagieren konstruiert.

„Diesen Morgen hat der Captain wieder den Aesculap gespielt, den in dem Zwischendeck sind wieder viele Seekrank, (...) die andern bekamen nur die Hälfte einen Tag und die dicken Vollmondgesichter sind ganz kregel, und essen die doppelte Portion, müssen aber am andern darauf büßen, wo der Magen den wieder auf eine unangenehme Weise über Bord geleert wird.“



Charlotte Schreiber empfand aber auch Mitleid: „Einige Frauen und Mädchen sind noch recht krank sie dauern mich recht.“ (37) Caroline von Aschen nahm auch in Baltimore wenig wahr, was die Menschen um sie herum taten.

„Madam war oft ausgegangen, ich also sehr viel lange allein. Wo sollten denn meine Gedanken wohl sonst so viel Beschäftigung finden als bei Euch, bei meinen entfernten Lieben! Ich rief mit Gewalt den frohesten, das seligste Entzücken des Wiedersehens in meine oft so wehmüthige Seele und drängte die Länge bis dahin ganz kurz zusammen.“ (69)

Gerade während der letzten Zeit ihres Aufenthalts in Baltimore spitzte sich Carolines Fixierung auf ihre Schwestern noch einmal zu. Überdies erwähnt sie in ihrem Bordtagebuch nur religiösen oder dramatischen, zu Tränen rührenden Lesestoff. So wird ein Gedicht erwähnt, das Caroline abschrieb und das den Titel trägt: „Nachruf der Entschlummerten – dem zurückgebliebenen Geliebten geweiht.“ Sie findet es „trostvoll“ und fährt fort: „Ich wünsche in dem Augenblick sehnlich, innig, es mit Euch lesen zu können.“ (19) Noch immer hielt sie die Trauer um den verstorbenen Vater gefangen, begleitet von ihrem Wunsch, ebenfalls zu sterben. „Sollte nicht der Vater im Himmel bei dem dein irdischer Vater nun glücklich ist, auch dir noch einst ruhiges Glück schenken oder – eine sanfte Ruhe des Grabes! Verzeiht mir dies letzte, es war ja doch nichts unrechtes, daß ich mich auch ruhig in meinen Tod ergab, wenn mein himmlischer Freund so beschlossen hat?“ (19)

Ihre Bitte um Verzeihung deutet an, dass sich die Schwestern bereits um den Gemütszustand Carolines sorgten. Das fortwährende Sehnen nach dem Vergangenen und der Wiedervereinigung mit den Schwestern sowie die tendenzielle Todessehnsucht Carolines, die im Tagebuch immer wieder durchscheint, legen eine tiefgreifende psychische Störung der Autorin nahe. Doch auch in Bremen konnte ihr das Wiedersehen mit ihren Schwestern bestenfalls eine temporäre Freude bieten, denn ihr selbst drohte eine arrangierte Ehe. Der Selbstbetrug ihrer Schwärmerei für die Schwestern schien auch ihr zu dämmern, denn auf ihrer Rückreise nach Bremen befiehl Caroline offenbar Zweifel über ihr Schicksal in Bremen: „Ja, nur an mir wird es liegen ob ich glücklich oder unglücklich bin und Gott wird mich ja nicht so undankbar sein lassen, seine große Güte nicht innig zu erkennen.“ (90/91) Wie schon auf der Reise versuchte Caroline allen an sie herangetragenen Anforderungen zu genügen, auch wenn diese sie zu zerbrechen drohten.

Neben Caroline von Aschen wirkt Charlotte Schreiber erfrischend pragmatisch. Sie orientierte sich an den gesellschaftlichen Maßstäben der Weiblichkeit im 19. Jahrhundert, ohne für sich etwas anderes zu wünschen. Moralisches und sittlich korrektes Verhalten waren ihr oberstes Gebot, und so konnte sie mit ihrer „gebildeten“ Kajütenmitbewohnerin Louise Nölting wenig anfangen, denn diese „kann raisonniren und dispotieren als ein Herr und niemand kann Worte dagegen bringen“. Daraus folgert Charlotte: „das weibliche bescheiden Gemüth fehlt.“ (39) Sie hielt sich lieber an Julie Bode, deren „anspruchloses bescheidenes Wesen“ ihr vertrauter war. Es erschien ihr auch ganz natürlich, dass ihr um elf Jahre jüngerer Bruder Organisator der Reise war, alle wichtigen Entscheidungen traf, und zwar nicht nur während der Reise, sondern auch danach. Den Eltern hatte Ludwig versprechen müssen, gegenüber Charlotte „seine Pflicht zu thun.“ (59) Das patriarchalische Verhältnis der Geschwister untereinander offenbart sich klar in ihren Aufzeichnungen.



Das Eigene und das Fremde

Da Bordtagebücher erst dann in die Heimat geschickt wurden, wenn ein Segler zurückfuhr, enthalten sie oft erste Eindrücke der Fremde, so auch hier: Nach allem was im Tagebuch über die Lebensverhältnisse der Geschwister Schreiber zu erfahren ist, hatten sie vor ihrer Auswanderung den Heimatort Quakenbrück nie verlassen. Dies hinderte sie aber nicht daran, den Daheimgebliebenen Orte und Unterkünfte, die sie während ihrer Reise aufsuchten, in ihren Schilderungen allgemeingültig zu bewerten. So geraten die Bremer Wallanlagen mit ihren „prachtvollen Spaziergängen“ zu den schönsten Deutschlands. Die großen Kaufmannsvillen nennt Ludwig Schreiber „Paläste“ und glaubt: „Kein König hat prachtvollere Gebäude.“ (20) In seine Bewunderung mischt sich auch Kritik, und so nennt er diesen Luxus eine „Narrheit“, denn „wenn man seine Bequemlichkeit hat, mehr bedarf es doch nicht.“ (20) Innerhalb der Stadt hingegen hat Bremen „nichts angenehmes aufzuzeigen als enge, schmale die Nase beleidigende Straßen.“ (20) Lob und Tadel wechseln einander ab. Das Wirtshaus in Wildeshausen, in dem die Schreiber auf ihrer Fahrt im „Omnibus“ Halt machten, nennt Ludwig eine „wahre Sauherberge“ mit einer Wirtin „so dick wie lang“ (20), während er die Einrichtung der Kajüte des Schiffes „niedlich“ findet und glaubt, dass die Geschwister „es hier so gut haben als in einem der besten Wirtshäuser Deutschlands.“

Wenn Caroline von Aschen die Naturschönheiten der Umgebung Baltimores beschreibt, meint sie, dass es weder in Bremen noch in Europa so schön sein kann: „O, die Menschen könnten hier so manchen Genuß haben, den wir in Europa mit allen Schätzen nicht erkaufen können.“ (52) Auch Caroline ist vermutlich kaum über ihre Vaterstadt je hinausgekommen

Charlottes und Ludwigs Schilderungen der schwarzen Bevölkerung in Amerika lassen darauf schließen, dass sie nie zuvor mit diesen Menschen in Berührung gekommen waren.

„All die Reichen Leute haben schwarze Bedienung, man sieht oft so häßliche Wärterinnen mit so niedlichen Kindern spazieren, daß mich wundert, daß die kleinen vor so eine häßliche Neger schnute nicht Angst werden. Die Negerinnen haben sich recht bunt gekleidet, haben recht weiße Wäsche an und oft die schönsten weiß seidenen Hüte auf, hu es sieht ecklig aus (...).“ Die schwarzen Kinder vergleicht sie mit „kleinen ammericanischen Ferkelchen“. (171)

Ganz offensichtlich sprach Charlotte den „Negern“ menschliche Attribute ab und fand sie in ihrer Fremdheit „komisch“. Dass man ihnen kleine Kinder anvertraute, erschien Charlotte kaum fassbar. Zwar sagt sie auch über die Auswanderer im Zwischendeck: „Oh es sind Schweine!“, doch knüpft sich daran eine Verhaltenskritik, was voraussetzt, dass sie diesen Menschen einen gewissen Intellekt einräumte. Die Bezeichnung der schwarzen Kinder als „Ferkelchen“ hingegen legt kein Bewusstsein, sondern nur einen Handlungsinstinkt nahe. Schwarze Menschen waren für sie bestenfalls unterhaltend.

Für Caroline waren sie kein fremder Anblick. Bereits zu Beginn ihrer Reise erwähnt Caroline den „Mohren“ von Madame de Block, der auf das Schiff geschickt wurde, um auf die Sachen der beiden Frauen aufzupassen. (3) Auch spricht sie in ihrem Tagebuch die Absicht ihrer Gastgeberin an, eine Sklavin zu kaufen:

„Heute den 6ten, wo ich dies nachmittags 3 Uhr schreibe, habe ich schon am Morgen die



entzückendste Spazierfahrt gemacht, die sich denken läßt. Wir wollten ein kleines Negermädchen kaufen und fuhren daher um 9 Uhr mit Mad. Dwerk und Herrn Sch. aus der Stadt zu einem Platz, wo sie verkauft werden, um sie zu besehen, aber es war nur eines da, die zu klein war.“ (77)

Diese Zeilen lassen keine Verwunderung über das Faktum Sklavenhandel erkennen. Offenbar plante Madame de Block, eine Sklavin mit nach Bremen zu nehmen, jedenfalls wird im Tagebuch – nachdem die Rückreise schon geplant war – wiederum eine Fahrt erwähnt mit dem Zweck, „ein Negermädchen“ (106) zu kaufen.

„Ein bischen nach 10 Uhr kamen wir an Ort und Stelle, der Mann war aber gerade zur Stadt gefahren und die Frau wußte nichts von dem Preis. Indes wir sahen denn doch ein nettes Mulattenmädchen von etwa 14 Jahren, vielleicht kauft sie Madam.“ (107)

Die Prägung der Bremerin durch feudalistische Strukturen in ihrer Heimat wird in ihrer selbstverständlichen Hinnahme der Leibeigenschaft deutlich. Charlotte und Ludwig Schreiber hingegen waren zwar an klare soziale Differenzen gewöhnt, doch schien ihnen die schwarze Bevölkerung so fremd, dass sie in ihr nichts Menschliches erblickten und sie deshalb auch als Dienstpersonal für ungeeignet hielten.

Literatur

- Beutin, Ludwig. 1953. *Bremen und Amerika: zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten* (Bremen: Schünemann)
- Dana, Richard Henry. 1840. *Two years before the mast: personal narrative of life at sea* (New York: Harper)
- Feldkamp, Ursula. 2014. *Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen in autobiografischen Quellen 1850-1939* (Wiefelstede/Bremerhaven: Oceanum/DSM)
- Gwinner, Dorothee. 1998. *Zur Auswanderung norddeutscher Frauen in die USA im 19. Jahrhundert. Auswanderungsprozeß und Akkulturation im Spiegel von Selbstzeugnissen*. Diplomarbeit Oldenburg.
- Haun, Christiane, und Rosemarie Pohl-Weber. 1980. *Mit dem Paketsegler 1853 nach Texas: Reisebericht der Christiane Haun* (Bremen: Focke-Museum)
- Hechtel, Detlev. 2005. *Das Ende der Einsamkeit: Zur Geschichte der Kommunikation auf See* (Hamburg: Convent)
- Herwig, R. 1878. *Ueber Schiffshygiene an Bord von Auswandererschiffen unter Berücksichtigung der See-Sanitätsgesetzgebung von Bremen und Hamburg, England, Frankreich, Italien und Nord-Amerika* (Berlin: Hirschwald)
- Hoffmann, Wiebke. 2009: *Auswandern und zurückkehren: Kaufmannsfamilien zwischen Bremen und Übersee 1860-1930* (Münster: Waxmann)
- Lloyd's List 1801/1802



- Mehrländer, Andrea. 2005. *Mit Kurs auf Charleston, S.C.: Kapitän Heinrich Wieting und die deutsche Auswanderung nach South Carolina im 19. Jahrhundert*, 2 Bde. (Bremen: Hauschild) =Deutsche Maritime Studien 13.
- Ostendorf, Johannes. 1942. *Zur Geschichte der Auswanderung aus dem alten Amt Damme (Oldenburg), insbesondere nach Nordamerika in den Jahren 1830-1880*. Oldenburger Jahrbuch des Landesvereins für Geschichte und Heimatkunde, Bd. 46/47 (1942-1943)
- Pawlik, Peter Michael. 1993. *Von der Weser in die Welt. Die Geschichte der Segelschiffe von der Weser und Lesum und ihrer Bauwerften, 1770 bis 1893*, Bd.I (Hamburg: Kabel)
- Pitsch, Franz Josef. 1974. *Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv Bremen Band 42 (Bremen)
- Schramm, Percy. 1949. *Kaufleute zu Haus und über See: Hamburgische Zeugnisse des 17., 18., und 19. Jahrhunderts* (Hamburg: Hoffmann Campe)
- Schreiber, Ludwig u. Charlotte; Feldkamp, Ursula. 1991. 'Von „deutschen Indianern“, „hässlichen Negerschnuten“ und einem „fixen Aesculap“: Das Tagebuch der Geschwister Schreiber von 1852 an Bord des Auswandererseglers GOETHE', *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 14, 9-68.
- Stein, Wolfgang Hans. 2013. 'Kaufmannsbriefe aus Baltimore für Bremen im Jahre 1797: ein Beitrag zur Geschichte des frühen Bremer Amerikahandels', *Bremisches Jahrbuch* 92, 3-7
- Venus, Theresia Friedericke Auguste. 1978/79. 'Bericht der Theresia Friedericke Auguste Karoline Venus über eine Reise auf der Hamburger Bark MAGDALENA 1850 von Hamburg nach Rio de Janeiro', *Albatros* 4/1978; 1/1979, 2; 3/1979.
- Von Aschen, Caroline. 1801. *Tagebuch seit meiner Abreise von Bremen nach Baltimore Ihren Schwestern gewidmet von Caroline von Aschen* (Original im Deutschen Schifffahrtsmuseum, Sign. IIIA3160, Kopie 82-1824)
- Von Wahlde, Franz, und Uwe Schnall. 1989. *Ausgebüxt. Das Tagebuch des Schiffsjungen Franz von Wahlde über seine Reise mit der Bark Pallas nach Südamerika, Mauritius, Indien und Java 1884 bis 1886* (Hamburg, Rostock: Kabel, Hinsdorff)
- Wätjen, Hermann. 1932. *Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs: Studien zur Geschichte der deutschen Schifffahrt und deutschen Auswanderung nach den Vereinigten Staaten bis zum Ende des amerikanischen Bürgerkriegs* (Leipzig: Meiner)
- Wander, Karl Friedrich Wilhelm. [1852]. *Auswanderungs-Katechismus. Ein Rathgeber für Auswanderer, besonders für diejenigen, welche nach Nordamerika auswandern wollen, in Bezug auf Kenntniss des Landes, Abreise, Überfahrt, Ankunft, Ansiedelung, Lebensweise etc.; und ein belehrendes Volksbuch für die Hierbleibenden* (Glogau: Flemming)

Anschrift der Autorin

Dr. Ursula Feldkamp, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Institut der Leibniz-Gemeinschaft,
Hans-Scharoun-Platz 1, 27568 Bremerhaven
feldkamp @ dsm.museum

Sea travel experiences from two travel diaries of the 19th century

Extended summary

Ursula Feldkamp

Until the middle of the 19th century, voyages across the Atlantic were done by sailing ships. These overseas voyages were very dangerous, and people only undertook them if they really had to. This article introduces two personal journals of voyagers who sailed from Bremen to Baltimore.

The first journal belongs to Caroline von Aschen, who started her travel from Bremen in March 1801 in company of a merchant's wife. The two women met their ship "Batavia" near Brake, where big sailing ships had to wait for cargo. Bremerhaven, the port of Bremen, did not yet exist. The second journal was written by the emigrating siblings Charlotte and Ludwig Schreiber, and it dates back to the year 1852. The journal concerns the same route, but other than Caroline von Aschen, the travelers embarked in Bremerhaven, on a big emigrant sailing ship. This made their voyage considerably easier.

While the Schreibers left their hometown Quakenbrück and their parents to start a new life in America, Caroline von Aschen was supposed to stay in Baltimore only for some time. Genealogical studies show that, shortly after her return to Bremen in 1802 she had married a shipping agent. This suggests that the marriage had already been arranged, but could not take place during the mourning period for Caroline's father who had died in November 1800. When starting her journey, Caroline was in a desperate condition.

The voyage across the Atlantic is discussed here as a turning point between the past and the present. The personal journals from board were letters that the authors had sent back home to their relatives and friends. Thus, the journals document the travelers' irritations, fears and hopes regarding their future. They also reflect their strategies to cope with feelings of doubt, homesickness and – as for the fate of Caroline von Aschen – desperation about her separation from home and relatives she never had wanted to leave.

The first question 'What did the travelers expect from America?' can only be answered in connection with gender. The women, Caroline von Aschen and Charlotte Schreiber, did not express their own ideas of how they wanted to live in the New World. They had no choice. Only nine days before her travel began, Caroline had been persuaded to live in Baltimore for a while as a guest of a Bremen merchant's family. She "gave her word", but her journal, that she had addressed to her sisters, never specifies for what. Did she mean her travel or her marriage, or both? However, Caroline obviously surrendered into her fate. As a woman of 31 years, there was only a slim chance for her to get supported by marriage. Thus she had to take any adequate opportunity that was presented her.



50 years later, Charlotte Schreiber, 37 years of age and daughter of a merchant, emigrated to Baltimore. She was accompanied by her younger brother, who had set his hopes and visions on a new start in America. With the help of two older brothers, their arrival was prepared. Before the Schreibers left Quakenbrück, Ludwig had to promise his parents that he would do “his duty for Charlotte”. This promise was the only perspective his sister had and could rely on, and she spoke of no other. Even though he was eleven years younger than her, she accepted to be guided by him during the voyage and in America.

What did the authors tell about their thoughts during the crossover to America? Caroline von Aschen and Ludwig Schreiber perceived the entering of the ship as a turning point in their lives. But in actual fact, Ludwig’s turning point had been his personal decision for the emigration, while Charlotte’s had been her parent’s decision that she should accompany him. Caroline’s break with her old life started with her father’s death. From that time on, her support and guardianship was laid into foreign hands. Leaving their homeland, Ludwig and Caroline felt agitated thinking they might never come back again. Embarking her ship in bad weather, Caroline feared to never sleep on land again, but to find her grave on the ship. While Ludwig remained optimistic that God would not let his rage come upon the Schreibers, Caroline was ready to accept God’s will even it meant her death.

Charlotte left the first part of writing up to Ludwig, so that we do not know her first impressions on the ship. Seasickness kept her from writing, and when she finally recovered she already had adopted ship life. The Schreibers booked a first class journey that allowed them a greater comfort than they were used to. This made them feel safe in their status and superior to the emigrants living in the room of the barque “Goethe”. Charlotte and Ludwig comment on their life on deck, cast aspersions upon them, for instance call them “pigs”, thereby emphasizing their own comfortable and modest middleclass status.

Caroline does not report much about the social community on the ship. She was occupied with reflecting on a tough voyage with plenty of storms, seasickness and personal depression. Moreover the people on the “Batavia” always had to look out for capers because England was in war with France. Nowadays it appears striking that women had to bear such risks for reasons that seem to be so insignificant. But as Caroline’s journal indicates, some merchant women got used to voyages between America and Europe, even during the turn of the 18th century. Her companion’s home was Baltimore, and obviously she was on her way from Bremen back there.

While Caroline spent her time on the ship and in Baltimore longing and waiting for her return to Bremen, Charlotte enjoyed the everyday life on board of the “Batavia”. She reflects on fond memories of her parents and of home, uttering no own comments on America but her joy to see her brothers again. In comparison to Caroline, she appears optimistic and does not quarrel with a fate that lays in the hands of others.

Charlotte left the first part of writing up to Ludwig, so that we do not know her first impressions on the ship. Seasickness kept her from writing, and when she finally recovered she already had adopted ship life. The Schreibers booked a first class journey that allowed them a greater comfort than they were used to. This made them feel save in their status and superior to the emigrants living in the room of the barque “Goethe”. Charlotte and Ludwig comment on their life on deck, cast aspersions upon them, for instance call them “pigs”, thereby emphasizing their own comfortable and modest middleclass status.



Caroline does not report much about the social community on the ship. She was occupied with reflecting on a tough voyage with plenty of storms, seasickness and personal depression. Moreover the people on the “Batavia” always had to look out for capers because England was in war with France. Nowadays it appears striking that women had to bear such risks for reasons that seem to be so insignificant. But as Caroline’s journal indicates, some merchant women got used to voyages between America and Europe, even during the turn of the 18th century. Her companion’s home was Baltimore, and obviously she was on her way from Bremen back there.

While Caroline spent her time on the ship and in Baltimore longing and waiting for her return to Bremen, Charlotte enjoyed the everyday life on board of the “Batavia”. She reflects on fond memories of her parents and of home, uttering no own comments on America but her joy to see her brothers again. In comparison to Caroline, she appears optimistic and does not quarrel with a fate that lays in the hands of others.

Reference

Schreiber, Ludwig u. Charlotte; Feldkamp, Ursula. 1991. ‘Von „deutschen Indianern“, „hässlichen Negerschnuten“ und einem „fixen Aesculap“: Das Tagebuch der Geschwister Schreiber von 1852 an Bord des Auswandererseglers Goethe’, *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 14, 9-68.

Extended Abstract of:

Ursula Feldkamp, ‘„Wie mächtige Gefühle meine Brust durchkreuzten, als wir das Schiff betraten (...)“. Seereiseerfahrungen in zwei Bordtagebüchern des 19. Jahrhunderts’, *Mobile Culture Studies. The Journal* 1, 2015. <<http://unipub.uni-graz.at/mcsj>>

Author’s affiliation

Dr. Ursula Feldkamp, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Institut der Leibniz-Gemeinschaft,
Hans-Scharoun-Platz 1, 27568 Bremerhaven
feldkamp @ dsm.museum



„Kein Mensch auf dem Lande kann sich vorstellen, wie es Einem zu Muthe ist, wenn die See hoch geht“

Schweizer auf dem Weg nach Amerika

Sabine August

Abstract According to the ethnological literature, the author shares the assumption that the sea voyage might be an experience of transition, and that the Swiss emigrants passed through a «suspended» time and space. But letters, diaries, and reports showed that the reality on board was totally different. Therein was described and documented the sea voyage as a sequence of extraordinary situations which had to be immediately dealt with. Only in times of relaxation or during leisure hours the emigrants had the opportunity to look both backward and forward. So the author comes to the conclusion that only in the moments of preparation for the voyage or at the farewell, and also later if a new state of being is achieved it is possible to realize the state of transition. She asserts that the only chance to feel transition in real time, is to be accompanied by rituals. The different stages of the ritualized procedure generate a consciousness of the transition.

Keywords sea voyage, sickness, stress, challenges on board, hygiene, media, ritualization



Vorwort

2013, im Rahmen der 500 Jahr-Feierlichkeiten zum Beitritt des damals noch nicht geteilten Appenzellerlandes in die Schweizer Eidgenossenschaft, wurde vom Appenzeller Volkskunde-Museum in Stein und vom Appenzeller Brauchtumsmuseum in Urnäsch (beide Museen befinden sich im Kanton Appenzell Ausserrhoden) die Gelegenheit genutzt, eine Gemeinschaftsausstellung über die Appenzeller Auswanderung zu realisieren. Die Besucher und Besucherinnen der Sonderausstellung „Von Not und Freiheit – Appenzeller Auswanderung“ erhielten Einblick in Geschichte und persönliche Geschichten zur Emigration aus dem Appenzellerland in die weite Welt. Dabei lag der Fokus darauf, den individuellen Weg eines Emigrationswilligen, also die emotionsgeladene Seite des Prozesses nachzuzeichnen, um somit die persönliche Dimension fassbar zu machen.

Die Ausstellung spannte einen weiten Bogen: von den persönlichen Verhältnissen und den „Lockmitteln“ (Briefe, Ratgeber, Erzählungen, Anwerbungen, Inserate), die zu einer Entscheidung führten, über den Abschied und die Abreise in die beliebtesten Zielgebiete bis zur Einwanderung und Integration in die neue Heimat, wo oftmals „bewährte“ Traditionen beibehalten wurden und so ein „Stück Heimat“ Halt und Orientierung boten.

In der Ausstellung wurden Geschichte und Lebensgeschichten miteinander verknüpft. Sie verdeutlichten, dass zwar die individuellen Geschichten von Auswanderern und Auswanderinnen sehr unterschiedlich (gewesen) sein mögen, doch alle den Traum von einem glücklichen und erfolgreichen Leben heg(t)en.

Die Reise an sich, insbesondere die Seereise als Übergangserfahrung konnte nur am Rande erwähnt werden. Räumlich wurde dies jedoch in einem realen Übergangsbereich umgesetzt und damit sichtbar gemacht: Im Treppenabgang auf dem Weg vom Parterre (mit dem geschichtlichen Teil der Ausstellung und den Zielgebieten) ins Untergeschoss (mit der Ankunft von Einwanderern auf Ellis Island und der Präsentation einzelner historischer und rezenter Lebensgeschichten) wurde ein Foto von Edwin Levick von 1915 (siehe Abb. 1) mit starker symbolischer Aussagekraft gehängt. Die AusstellungsbesucherInnen konnten auf diese Weise die erwartungsvollen und hoffnungsfrohen



Abb. 1. Fotografie der Ankunft von Einwanderern auf Ellis Island von Edwin Levick (1915) in der Sonderausstellung „Von Not und Freiheit – Appenzeller Auswanderung“ (2013) im Appenzeller Volkskunde-Museum Stein. Bild: Sabine August



Gefühle der Immigranten und Immigrantinnen beim Anblick der Freiheitsstatue im New Yorker Hafen nachempfinden.

Aufgrund der mir vorliegenden Reiseberichte und Briefe von Schweizern konnte die Seereise als Übergangserfahrung jedoch kaum nachgewiesen werden. Hierzu beziehe ich mich hauptsächlich auf die gesammelten Berichte von Schweizer Autoren und Autorinnen wie Leo Schelbert und Hedwig Rappolt (2009) sowie Eveline Hasler (1985). Auch «Der Kolonist», das Organ zum Schutze, Beistand und Belehrung schweizerischer Auswanderer“ bzw. das «Organ für die schweizerische Auswanderung“, das zwischen 1851 und 1857 erschien, ist eine weitere wichtige Quelle (siehe Abb. 2). Dabei wird deutlich, dass es auf einer Schiffsreise praktisch keine Muße gab, die Reise als Übergangserfahrung zu erleben oder sich ernsthaft über Abschied und Neuanfang Gedanken zu machen. In meinem Beitrag werde ich dies genauer beleuchten.

Das Auswanderungsverhalten und -erleben ist ein vielschichtiger Prozess, der sich zwischen zwei gegenüberliegenden Polen bewegt: nämlich dem Verlassen der bekannten und vertrauten Lebenswirklichkeit und dem Übertritt in ein unbekanntes Territorium mit fremden Regeln und Gesetzen. Dazwischen besteht ein lang anhaltender Schwebезustand. Es gilt nämlich physisch eine längere Wegstrecke zurückzulegen und dabei eine emotional wechselhaft verlaufende Übergangsperiode zu vollziehen. Bevor es jedoch zur Entscheidung einer Auswanderung kam, mussten sich die persönlichen Gründe der Auswanderungswilligen zugespitzt haben. In der Schweiz waren die alpinen Regionen von der Auswanderung besonders stark betroffen, so vor allem das Tessin, Graubünden, Glarus, das Berner Oberland und das obere Wallis. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit dieser Gebiete war so schwach bzw. die Belastung durch das Bevölkerungswachstum so stark, dass die bescheidene Existenzbasis beim Auftreten von Missernten, Überschwemmungen und anderen Katastrophen leicht zerstört wurde. Die aufkommende Industrie konzentrierte sich auf wenige Regionen und war noch nicht genug entwickelt, um die „überschüssige“ Landbevölkerung und die Heimarbeiter aufzunehmen. Vor allem in Zeiten landwirtschaftlicher Krisen und kriegerischer Auseinandersetzungen litt die Bevölkerung unter großer Not und Entbehrungen wie Armut, Hunger und Verzweiflung. Aber auch politische und soziale Gründe wie der Wunsch nach Freiheit, sozialer Gerechtigkeit und Selbstverwirklichung waren während mehrerer Jahrhunderte starke Motive, um ernsthaft über eine Auswanderung nachzudenken. Nicht ganz zu vernachlässigen sind ebenfalls solche Auswanderungswilligen gewesen, die keinen Verpflichtungen mehr nachzugehen gedachten oder denen eine Gefängnisstrafe drohte. Meist förderten viele Schweizer Kantone die Auswanderung, um auf diese Weise einer stark ansteigenden finanziellen Unterstützung ihrer Bevölkerung zu entgehen. Auch das Alter und der Zivilstand spielten eine bedeutende Rolle. Denn neben der äußeren Situation bedurfte es zusätzlich der Bereitschaft zum Risiko und dem Wagnis alles hinter sich zu lassen sowie Mut etwas gänzlich Neues zu beginnen. Das Abwägen von Vor- und Nachteilen die Heimat zu verlassen ist der rationale Teil des Prozesses. Den letzten Ausschlag zu dem Entschluss wegzugehen gaben sicherlich Beschreibungen in Briefen von ausgewanderten Verwandten und Freunden sowie gezielte Anwerbungen, verlockende Inserate und informative Reise- und Länderratgeber, die es bereits seit Ende des 18. Jahrhunderts gab und einen Neuanfang nicht gänzlich unvorbereitet beginnen ließen. Um die Übergangsphase, die Reise zum Abfahrtschiff und die Atlantiküberfahrt, wird es später detailliert gehen. Eine letzte Phase des Auswanderungs- bzw. des darauffolgenden Einwanderungsprozesses waren die Unsicherheit



und Unbeholfenheit, das Heimweh und die Zweifel, die in der Fremde aufkommen konnten. Hierfür bedurfte es weiterer Fähigkeiten wie Durchhaltewillen, Beharrlichkeit, Geduld und Flexibilität, um die Annäherung an die neue Umgebung und schließlich – im besten Fall – die gelingende Integration in die neue Heimat zu bewerkstelligen. Es blieb den Auswanderern – und den wenigen Auswanderinnen zu jener Zeit – in der Regel auch gar nichts anderes übrig, denn eine Rückkehr war mangels finanzieller Ressourcen zumeist nicht möglich.

Ent-Scheidung – Von Armut und Wehmut zur Glücksverheißung

Der Begriff Entscheidung – sowohl gegen etwas Altes als auch für etwas Neues – deutet eine deutliche Grenzziehung an: Eine „Ent-Scheidung“ bedeutete im 19. Jahrhundert zumeist das endgültige Scheiden von der Familie, den Verwandten und Freunden sowie die Trennung von landschaftlichen Besonderheiten der Heimat, vertrauten Orten, intensiven Erinnerungen und Gewohnheiten. Es war sicherlich einer der schwersten und schmerzlichsten Momente. Wie schwer es war, seine Heimat zu verlassen, verdeutlichen zwei Aussagen, die eine von Johannes Tobler 1737, der mit dem Pfarrer Bartholomeus Zuberbühler sowie rund weiteren 100 Personen aus dem Appenzellerland nach South Carolina auswanderte: «Ich hab’s mir leichter gedacht. Herrgott, die Stund tut weh. Ungern verliert man die Mutter. Aber in der Herzgrub wühlt’s, wenn einem vor den Augen die Heimat stirbt.» (Rusch 1935: 138); die andere von Samuel Mori, einem Pfarrer, der 1885 seine Heimat Bern verließ und nach Kentucky auswanderte:

„Wie Ihr Euch gut vorstellen könnt, ist es ein ungemein ernster Entschluss, seine gute Stelle, sein Besitzthum, seine langgewohnte und geliebte Stadt, seine schönen Berge und vor Allem seine Heimat zu verlassen, um wahrscheinlich nie mehr zurückzukehren, dann eine beschwerliche Reise durchzumachen, zuletzt in ein Land gehen, wo alles anders ist. Es braucht viel Muth und Entschlossenheit hiezu, aber noch mehr Gottvertrauen und Ergebung.“ (Samuel Mori 1885, in: Schelbert & Rappolt 2009: 216)

Auf der anderen Seite des Ozeans – im „gelobten Land“ – winkte die Erfüllung von Träumen und die Realisierung von Zukunftsperspektiven. Nur die Glücksverheißung und die imaginierten Zukunftsvorstellungen lockten. Die neue Heimat versprach eine neue Identität und die Chance, sich neu zu erfinden, etwas Neues zu schaffen, das Leben nach seinen persönlichen, religiösen und politischen Vorstellungen zu gestalten mit beruflichem und sozialem Aufstieg sowie größerem Ansehen. Durch die Sehnsucht nach einem besseren Leben sowie dem unbeschränkten Zugang zu Schulen und Bildungseinrichtungen, vor allem auch für ihre Kinder, nahmen Auswanderungswillige die Mühsal der Reise auf sich. Und so begann die Reise ins Ungewisse mit wechselhaften Gefühlen von Wehmut und Trauer, aber gleichzeitig auch mit Zuversicht, Hoffnung und Freude in eine unbekannte Weltgegend.

Die Reise selbst, die nicht nur eine räumliche Überwindung von Ort A nach B darstellt, sondern auch zeitlich andauert, ist ein realer Zwischenzustand, ein Übergang von Hinterlassenem hin zum Imaginierten. Fraglich ist jedoch, ob er als solcher erlebt wird. Durch die besonderen Umstände der Seereisen im 19. Jahrhundert war dies eher unwahrscheinlich, worauf ich im Folgenden detailliert eingehen werde.



Abb. 2. „Der Kolonist“ (Lichtensteig): Deckblatt der ersten Ausgabe des vierten Jahrgangs 1854

Reisevorbereitungen

War die Entscheidung gefallen, mussten weitere große Hürden überwunden werden. Zum Ausreisen brauchte es eine Auswanderungsbewilligung oder einen Pass bzw. einen Heimatschein sowie Reisegeld. Sehr arme Auswanderungswillige fragten finanzielle Unterstützung bei den schweizerischen Gemeinden und Behörden nach und bekamen diese bei guten Gründen in der Regel bewilligt. Aber meist ging die Bewilligung mit der Abtretung der Bürgerrechte einher. Zum Beispiel hatten die aus dem Appenzellerland Ausgewanderten alle neun Jahre um die Erneuerung ihrer Landrechte anzuhalten. Die mitgenommenen Kapitalien unterlagen einem bis zu zehnprozentigen Abzug. Auch war es bis ins 19. Jahrhundert hinein üblich, Vermögenswerte von Wegziehenden vormundschaftlicher Verwaltung zu unterstellen wegen eventueller Forderungen Dritter, Erbansprüchen oder zur Verhütung kommunaler Fürsorgeverpflichtungen an verarmte Rückwanderer. (Witschi 1994: 78) Gemeinden, die durch die Armen bzw. die Armenunterstützung besonders belastet waren, ermunterten ihre Unterstützungsbedürftigen sogar zur Auswanderung und bewilligten dafür Gelder.

Zur besseren Vorbereitung der Auswanderung gab es bereits Anfang des 19. Jahrhunderts Ratgeber und Länderbeschreibungen. Auswanderungszeitschriften wie „Der Kolonist. Organ zum Schutze, Beistand und Belehrung schweizerischer Auswanderer“ oder später „Organ für die schweizerische Auswanderung“ wurden ab Mitte des 19. Jahrhunderts wöchentlich publiziert, um die Auswanderungswilligen vor dubiosen Agenten und Betrügern zu warnen. Sie



wurden zudem regelmäßig über die politischen, wirtschaftlichen, sozialen und klimatischen Verhältnisse in den verschiedenen Ländern informiert. Einen festen Platz hatten Auswanderer-Statistiken, Angaben über Schweizer Konsulate sowie Namen und Berichte verschiedener Konsuln. Der immer noch existierende Sklavenhandel sowie Auseinandersetzungen mit der indigenen Bevölkerung waren immer wieder ein Thema, wie auch aktuelle Ereignisse rund um Schiffsunglücke oder Nachrichten der Schweizerischen Wohlfahrtsgesellschaften, die sich um verarmte Auswanderer kümmerten.

Ab 1850 wurden für die Überfahrt in Inseraten geworben und von Auswanderungsagenturen wie beispielsweise „Agustoni“ in St. Gallen oder „Zwilchenbart“ in Basel als Gesamtpaket mit Eisenbahnfahrt zu den großen europäischen Häfen angeboten. Die Auswanderungsagenten waren Verbindungsglieder zwischen den potentiellen Auswanderern, dem Beförderer und zum Teil auch den Regierungen oder Grundbesitzern in Amerika, die Siedler suchten. Auch Kolonisationsvereine warben um Auswanderer in Überseegebieten, zum Teil über Mittelsmänner wie beispielsweise Emil de Paravicini in Zürich.

Der Reiseantritt war ein Aufbruch in einen neuen Lebensabschnitt. Zu diesem Zweck mussten die alltäglichen, liebgewonnenen Dinge stark eingeschränkt werden. Nur wenige Habseligkeiten konnten mit ins Gepäck: ein paar Kleidungs- und Erinnerungsstücke, eine Bibel, evtl. ein Buch und – falls man sich Fotografien leisten konnte – ein Fotoalbum von den Daheimgebliebenen.

Transportsystem und Organisation der Reise

Die Verwirklichung des Auswanderungsentschlusses war oft schwierig. Dabei war die Reise der anstrengendste und risikoreichste Teil der Auswanderung. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren die Reisebedingungen noch sehr beschwerlich. Die Auswanderungswilligen mussten bis nach Le Havre (Frankreich), Rotterdam (Holland) oder Liverpool (England) fahren, um ihr Schiff zu erreichen. Sie gingen zu Fuß, fuhren auf Fuhrwerken oder in der Kutsche und schließlich weiter auf Flussschiffen (Rhein, Main, Weser) an die Küste. Sie hatten oft lange Wartezeiten von einem Reiseabschnitt zum nächsten, so dass die gesamte Reise vom Heimatdorf zum Hafen und der Überfahrt bis hin zum Zielort mehr als ein halbes Jahr dauern konnte. Der Bericht von Matthias Dürst aus den 1840er Jahren (Schelbert & Rappolt 2009: 193ff) beschreibt ausführlich diese mühsame viele Etappen umfassende Auswanderung von etwa 200 Personen aus dem Kanton Glarus nach Wisconsin.

Im Laufe des Jahrhunderts verbesserten sich durch die Industrialisierung, nationale Rivalitäten und taktische militärische Interessen nicht nur die Transportmittel, sondern auch die Organisation der Reise. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes ab 1850 wurden die deutschen Überseehäfen in Bremerhaven und Hamburg schnell erreichbar. Anfahrts- und Ankunftszeiten von Zügen bis direkt zum Hafen wurden koordiniert und bekannt gegeben, so dass man für große Distanzen effizienter planen konnte.

Nach 1840 waren sowohl Segelschiffe als auch Dampfer in Betrieb. Mit dem Segelschiff dauerte die Überfahrt je nach Wetterverhältnissen zwischen 40 bis 100 Tagen. Mit den Dampfschiffen reduzierte sich die Dauer der Überfahrt auf 17 bis 21 Tage – mit den Schnelldampfern seit den 1880er Jahren sogar auf nur 9 Tage.



Die Seereise als Übergangserfahrung?

Bei der Auswanderung war die Überquerung des Atlantiks der wichtigste Reiseabschnitt auf dem Weg nach Amerika. Bis zur Überfahrt und nach der Ankunft in Amerika konnten die Auswanderungswilligen über die Teilaspekte der Reise noch selbst entscheiden wie beispielsweise über den Agenten, die Reiseroute, das Transportmittel, die Etappenziele und die Übernachtungsorte. Auf der Atlantiküberfahrt gab es keine Entscheidungsfreiheit mehr. Dort konnten die Auswanderer nur hoffen, dass die Reise normal verlief und alles gut ging. Denn bis Mitte des 19. Jahrhunderts war die Überfahrt extrem strapaziös und lebensgefährlich. Die Segelschiffe waren von Wind und Wetter abhängig und die Dauer der Überfahrt war unkalkulierbar. So warnte „Der Kolonist“ 1853: „Eine Seereise ist keine Spazierfahrt, sondern eine Lebensfrage!“ („Der Kolonist“ 1853, Nr. 25: 99)

Die Passagiere waren eine bunt zusammengewürfelte, nicht freiwillig zusammengekommene Gesellschaft, bestehend aus Männern, Frauen und Kindern aller Altersklassen, aus allen sozialen Schichten, Berufsgruppen, Nationalitäten und Religionszugehörigkeiten. Sie reisten in Gruppen und allein. Vor allem mussten sie auf engstem Raum über lange Zeit miteinander auskommen. (Bretting, in Hoerder & Knauf 1992: 106f) Ein weiterer Stressfaktor.

Dass vor allem die Seereise einen Zwischenzustand des Migrationsprozesses darstellt, ist naheliegend. In der persönlichen Befindlichkeit wird dieser Zustand auch sicher als Zwischen-den-Welten-sein erlebt, da der Aufenthalt auf einem Schiff kein dauerhafter Ort zum Leben ist. Sicherlich sind sowohl das Schiff als auch das Meer jeweils als ein „Nicht-Ort“ im Sinne Marc Augés (Augé 1994; 2012) zu bezeichnen. Seiner Definition zufolge ist normalerweise „ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet [ist], so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt, einen Nicht-Ort.“ (Augé 1994: 92) Die Autorin Eveline Hasler, die die Auswanderungsgeschichte von 50 Personen aus dem Bündnerland 1855 rund um den Lehrer und das Mitglied der Armenkommission Thomas Davatz nacherzählt, erweckt seine Tagebuchaufzeichnungen zum Leben. In einem ruhigen Moment erlebt Davatz ein unangenehmes Gefühl der Perspektivlosigkeit, den ein solcher Nicht-Ort ausstrahlt:

„Auch vom Deck aus hatte Davatz an diesem Morgen das Meer nicht gesehen, das Schiff schien steckengeblieben zu sein in wattigem Dunst. Verloren im Nicht-Ort. Auf dem weißen Fleck zwischen Vergangenheit und Zukunft. Das Auge findet keinen Halt mehr; die Imagination kann sich an nichts mehr entzünden. War es nicht vermessen gewesen, dem Greif- und Sichtbaren den Rücken zu kehren?“ (Hasler 1985: 23)

Das Schiff als Aufenthaltsort diente lediglich als Mittel zum Zweck, um von A nach B zu gelangen. Die Reise markierte die Bewegungsrichtung von einem Ort der Unfreiheit, der Armut, der Enge und des schmerzvollen Abschieds hin zu einem Ort der Sehnsucht, imaginiert als Ort des besseren Lebens und einer glücklichen Zukunft. So war die damalige Seereise ein zeitlich begrenzter Lebenszustand und das Schiff ein Übergangsort.



Berichte zur Überfahrt aus dem 19. Jahrhundert: Die Wirklichkeit einer Seereise

„Ich wachte, und ich träumte von der kühnen Fahrt auf der Zukunft Ozean!“ (Klopstock 1781 [1831: 59]) Doch das, was die Auswanderer auf der Seereise erwartete, konnte sich keiner vorab konkret vorstellen, sowohl was die Dauer der Reise als auch die Verhältnisse an Bord und der fast tägliche Kampf mit den äußeren Gegebenheiten betraf. Mehrere Reiseberichte aus dem 19. Jahrhundert, die ich im Folgenden zur Argumentation heranziehe, beschreiben dezidiert, wie diese täglichen Auseinandersetzungen mit den Wetterverhältnissen, den hygienischen Bedingungen, dem Nahrungsangebot, den persönlichen Befindlichkeiten und dem Verhalten der Mitreisenden erlebt wurden.

Ein anonymes Briefeschreiber (1848, in Schelbert & Rappolt 2009: 201ff) erwähnt kritisch die Zwischendeck-Passagiere, die seiner Ansicht nach aus einer Gesellschaft von Kommunisten bestehe und in Texas eine utopische Koloniegründung plane. Gleichzeitig beklagt er die Ausbeutung der mittellosen Schiffspassagiere durch zu hohe Überfahrtspreise und die teilweise schlechte Versorgungslage mit verdorbenen Nahrungsmitteln. Auch die Herzlosigkeit und Tatenlosigkeit der Verantwortlichen der verschiedenen Auswanderungsstaaten gegenüber Willkür und Wucherpreisen klagt er an.

Matthias Dürst (1845, in Schelbert & Rappolt 2009: 193ff) beschreibt ebenfalls die hohen Kosten, die bereits auf der fünfzehntägigen Anreise von Diesbach im Kanton Glarus über Basel und Köln zum Abfahrtschiff bei Amsterdam durch Habgier der Wirtshausbesitzer und durch die zahlreichen Etappen mit teilweise schlechter Kost und Logis anfielen. Er erwähnt zudem die falsche Freundlichkeit geldgieriger Geschäftsleute. Doch auch das Gegenteil ist ihm jeweils eine Bemerkung wert. Vor allem aber ärgert ihn der Geiz der Diesbacher Gemeinderatsmitglieder, die den Auswanderungen zwar zugestimmt und diese per Beschluss vom April 1844 ausreichend finanziell zu unterstützen hatten. Doch erhielten die Betroffenen nicht genügend Geldmittel für ihre gesamten Reiseauslagen nach Übersee.

Ein weiterer anonymes Berichterstatter (1806, in Schelbert & Rappolt 2009: 178ff) beschreibt eine zu jener Zeit noch nahezu vier Monate andauernde Überfahrt mit zu vielen Personen an Bord auf einem kleinen Schiff. Durch starken Gegenwind, heftige Stürme aber auch Windstille wurde das Segelschiff sehr verlangsamt, war also stark den äußeren Bedingungen ausgesetzt. Alle beschreiben, wie die damalige Atlantiküberfahrt bei der Mannschaft und den Passagieren heftige körperliche Reaktionen erzeugte, nämlich die Seekrankheit mit Schwindel und Übelkeit. Skorbut war ebenfalls ein Problem infolge des Mangels an frischer Nahrung. Auch waren die oft mageren Tagesrationen von faulem Wasser und versalzenem, halb verdorbenem Fleisch zu beklagen.

Das Zwischendeck

Bretting (Hoerder & Knauf 1992: 106ff) beschreibt atmosphärisch sehr dicht und eindrücklich, wie es den Auswanderern auf den Segelschiffen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erging. Zur damaligen Zeit hatten Schiffseigentümer nur behelfsmäßig auf die plötzlich ansteigende Nachfrage nach Passagierplätzen reagiert. In die Frachtschiffe wurde ein Zwischendeck einge-zogen, in dem fortan die Masse der Auswanderer auf engstem Raum und ohne hinreichende Belüftung befördert wurde. Die Menschen wurden vom Kapitän lediglich als Fracht angesehen,

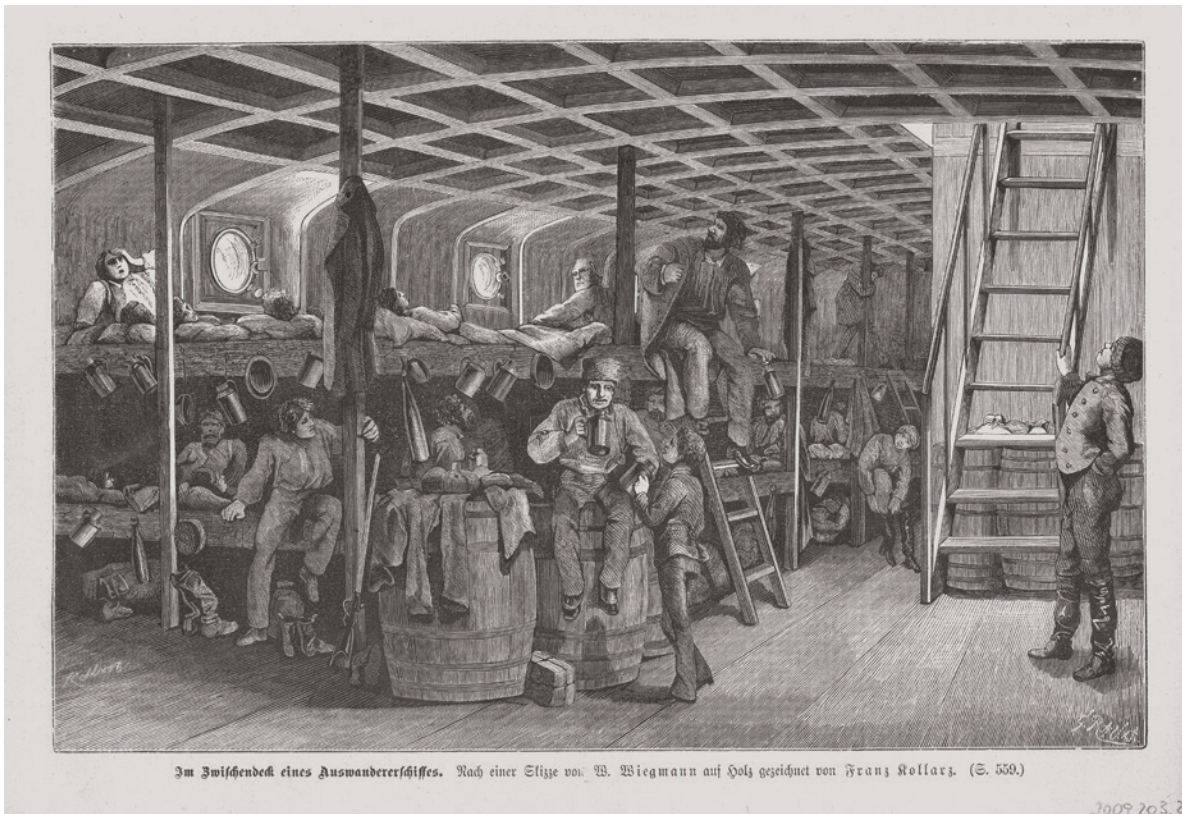


Abb. 3. Im Zwischendeck eines Auswanderungsschiffs: nach einer Skizze von W. Wiegmann, auf Holz gezeichnet von Franz Kollarz. Stich aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Das Bild zeigt nicht ganz die wahren Verhältnisse auf den Auswandererschiffen, denn diese waren wesentlich bedrückender.

so dass die Unterkunft auf das nötigste beschränkt blieb. Das Zwischendeck war ein Provisorium zwischen Oberdeck und Laderaum, da es auf der Rückfahrt mit Fracht aus Amerika beladen wurde. Die Pritschen waren aus groben zweistöckigen Holzkojen zusammengezimmert, die für fünf Personen gedacht waren. Jedem Erwachsenen stand Platz von 47 cm Breite zu, für Kinder nur die Hälfte. Sie waren lediglich mit Strohsäcken ohne Kissen ausgestattet. Durch die Luken fiel spärliches, dämmriges Licht. Zuweilen lagen die Schlafplätze auch im Dunkeln.

Bei der ersten „Inbesitznahme“ des Schiffes durch die Belegung eines Schlafplatzes ging das Gerangel um die „besten“, d.h. lichtereren und luftigeren Plätze los. Samuel Mori beschreibt in seinem Brief, wie schwierig sein Unterfangen war, 20 zusammenliegende Plätze für seinen ihm anvertrauten Tross zu ergattern, was ihm nicht ganz gelang. „Ich betete zu Gott um einen guten, luftigen Platz und der sandte uns den freundlichen Matrosen, der uns so gut placirte. ... Ich dankte Gott für unsere 8 Betten.“ (Samuel Mori 1885, in: Schelbert & Rappolt 2009: 221)

Die schmalen Gänge waren mit Gepäck, Kisten, Truhen, Bündeln und Seesäcken verstellt. Tische und Bänke zum Niederlassen gab es nicht. Tagsüber hielten sich hier in der Regel nur die Kranken auf, die vor Schmerzen stöhnten oder sich erbrachen. Den Gerüchen bis hin zum Gestank aller Art konnte sich keiner entziehen. In einem solchen Raum schliefen in Hochzeiten



Hunderte von Menschen. Bei schlechter Witterung und Stürmen mussten alle im Zwischendeck bleiben. Dabei war die Seekrankheit das größte Problem.

Die Enge, die stete Unruhe, die Hitze oder auch Kälte – je nach Jahreszeit – sowie die stickige Luft und der Teergeruch (verwendet gegen üble Gerüche) in den Schlaflagern dürfte unerträglich gewesen sein. (siehe Abb. 3). Ein ständiger Geräuschpegel durch das Geschrei von Kindern und durch das Lamentieren und Jammern, das Husten und Niesen der Mitreisenden, aber auch durch intime Äußerungen war allgegenwärtig. Viele Passagiere lagen apathisch auf ihren Pritschen:

„Die Hitze ist so groß, daß man sich nicht leicht genug ankleiden kann. Obgleich man so viel freie Zeit hat, so ist man doch zu Nichts disponirt, weder zum Lesen noch Englisch lernen. Man ist von der Hitze ganz müde und matt und mag nichts thun. Daneben ist uns, die wir an ein stilles und ruhiges Landleben gewohnt sind, der immerwährende Lärm und Spektakel in der Seele zuwider; Tag und Nacht ist es nie ruhig und stille, und obgleich sich der Körper an das Seeleben zu gewöhnen beginnt, so will sich das Ohr doch nicht das Geschnatter und Geschrei gewöhnen; daß die Seele dabei auch leidet, kannst Du wohl denken. Die Gemüthsruhe zum Lesen will sich nicht finden und wir sehnen uns nach der Stunde, da wir wieder in Stille und Einsamkeit sein können.“ (anonym 1848, in Schelbert & Rappolt 2009: 207)

Es ist nicht allzu verwunderlich, wenn man sich von hier wegträumte und froh war, wenn die Seereise nicht lange dauerte.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts änderte sich auf den Dampfschiffen für die Zwischendeckpassagiere einiges zum Besseren. Es gab frische und vielfältige Lebensmittel, die ein festangestellter Koch zubereitete. Es gab vorschriftsmäßig mehr Platz in der Koje für den Einzelnen. Nun gab es auch Schlafsäle für Männer und Frauen oder kleinere Abteilungen für Familien und Gruppen sowie Tische und Bänke, Waschräume, Küchen und Krankenzimmer. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es gesonderte Speisesäle für die Zwischendeckpassagiere. Auch Matratzen, Bettwäsche und Geschirr stellte die Schifffahrtsgesellschaft. Man war zwar immer noch auf engem Raum zusammen, wurde seekrank und manchmal krank, jedoch waren diese Erfahrungen jetzt nur noch als unangenehme Erlebnisse zu verbuchen, die einige Tage andauerten. Vor allem bestand keine unmittelbare Lebensgefahr mehr. (Bretting, in Hoerder & Knauf 1992: 111)

Wetter- und Windverhältnisse

Im Allgemeinen beginnen alle Berichte mit dem Datum des Eintrags sowie den Wetter- und vor allem den Windverhältnissen. Ob Sturm, Flaute oder mäßiger Wind und damit hoher oder aber normaler Wellengang herrschte, war von größter Bedeutung, denn damit entschied sich, wie unangenehm sich die aktuelle Situation an Bord gestaltete und welche Folgen sich daraus ergaben. Wenn beispielsweise ein heftiger Sturm herrschte, mussten alle Passagiere der dritten Klasse unter Deck ausharren. Stets wird vermerkt, was bei den günstigen bzw. ungünstigen Wetterverhältnissen an Deck passierte:



„... erst den 19. [Juli 1806] zeigte sich ein günstiger Wind zum Auslaufen. ... Nun befanden wir uns in der Nordsee, und segelten bei ziemlich günstigem Winde fort. ... Das Wetter war diese Nacht [am 31. Juli] ziemlich stürmisch. Nun fieng es an, bei den Passagiers lächerliche und eckelhafte Auftritte zu geben; denn einige ausgenommen (von denen ich einer war) mußten sich alle erbrechen. Da ichs nicht konnte, war ich fast am längsten von dieser Seekrankheit angefochten; denn beinahe einen Monat lang fühlte ich Kopfschmerzen, Schwindel und Kraftlosigkeit.“ (anonym 1806, in Schelbert & Rappolt 2009: 181ff)

Und Matthias Dürst, der 1845 mit seiner Familie nach Brasilien auswanderte, schreibt: „Die meisten von uns hatten schon stark die Seekrankheit. Da giengs an ein Erbrechen! Die stärksten Männer musten liegen.“ (Dürst 1845, in Schelbert & Rappolt 2009: 200) Ein weiteres Beispiel: „Den 25. Morgens umzog sich der Himmel, und bald darauf erfolgte ein Sturm. Hier hatte ich zum ersten Mal Gelegenheit, das Meer in seiner furchtbarsten Gestalt zu sehen. Es erhob sich fürchterlich und warf das Schiff wie einen leichten Ball umher. ... Den 26. August wüthete der Sturm den ganzen Tag und Tag hindurch noch ärger“; oder: „Den 1. August war das Wetter fortdauernd stürmisch. Hier sah ich zum erstenmal das prächtigste Schauspiel der Wellen. (ders., in Schelbert & Rappolt 2009: 186f., 184)

Krankheiten

Krankheit und Tod waren ständige Begleiter auf einer Seereise. Während der 40- bis 100-tägigen Reise gab es zahlreiche Opfer unter den Auswanderern durch ansteckende Krankheiten wie Cholera, Typhus und Pocken. Dies betraf vor allem die Passagiere der dritten Klasse, die sich im Zwischendeck mit sehr engen und unhygienischen Bedingungen abgeben mussten. Es war schwierig angesichts der primitiven Unterbringung ein Mindestmaß an Reinlichkeit aufrechtzuerhalten. Ansteckende Krankheiten konnten sich hier besonders schnell ausbreiten. Abgestandenes und fauliges Wasser war ebenfalls eines der Hauptursachen für Krankheiten. Die schlechten hygienischen Verhältnisse und die oft ungenügende Verpflegung kosteten vielen Auswanderern das Leben.

Es gibt keine genauen Daten dazu, aber Schätzungen zufolge starben zu jenen Zeiten etwa zehn Prozent aller Schiffsreisenden bereits während der Überfahrt, manchmal sogar mehr. Aufgrund dessen nannten die Einwohner New Yorks die Einwandererschiffe auch „Sargschiffe“. Die Toten wurden sogleich dem Meer übergeben, um keine weiteren Mitreisenden zu infizieren. (Hasler 1985: 55)

Weitere außergewöhnliche Begebenheiten

Auch andere weniger gefährliche aber unangenehme Situationen waren stets präsent: „... der Frost, das Ungeziefer [Flöhe, Wanzen und Läuse] (von welchem auch die Cajüte des Kapitäns nicht sicher war, in der ich logirte), die entsetzlichen Zahnschmerzen, Anfang des Scorbut, das Geheul des Windes, das Geklirr des Steuerruders und Looterbalkens und endlich das Zagen der Weiber und Geschrei der Kinder...“ (anonym 1806, in Schelbert & Rappolt 2009: 187)

Geburten waren ebenfalls an der Tagesordnung – Leben und Tod waren so nah beieinander: Am 29. Oktober „vermehrte sich unsere Schiffsmannschaft um einen kleinen Schreihals,



den eine arme von Allem entblößte Frau gebar.“ (anonym 1848, in Schelbert & Rappolt 2009: 207)

Dass es aufgrund der Enge und der Langeweile zu Streitereien kam, ist nur zu verständlich. „Die Zwischendeckpassagiere nehmen heute einander zum ersten Mal beim Kopfe, was viel Geschrei und Gelächter, aber auch Beulen und blutige Köpfe absetzte. ... Am 12. [Oktober 1848] hatten wir wenig Wind, dagegen viel Streit.“ (ders., in Schelbert & Rappolt 2009: 205f)

Auch kam es vor, dass blinde Passagiere aus ihren Verstecken auftauchten, „was drollige Auftritte verursachte, indem sie zuerst von den Matrosen durchgeprügelt und dann zur Schiffsarbeit verwendet wurden.“ In der Auswanderungszeitung „Der Kolonist“ beschreibt Christian Münger, dass mehrere Passagiere während der lang andauernden Zählung von Passagieren, die die Zeit bis zur Abfahrt verzögerte, einem jungen Mann halfen, in einer Kiste unbemerkt an Bord zu gelangen. („Der Kolonist“ 1851, Nr. 16: 63 und Nr. 17: 66; anonym 1848, in: Schelbert & Rappolt 2009: 203)

Durch die Stürme und bei so viel Verkehr auf der Nordeuropa-Nordamerika-Passage waren Schiffskatastrophen an der Tagesordnung. In der Auswanderungszeitung wurden diese Unglücke regelmäßig veröffentlicht.

Kaperungen

Der anonyme Verfasser von 1806 berichtet sogar von der Durchsuchung durch englische Kapern [Anm. von Schelbert und Rappolt: „zum Angriff auf Schiffe besonders ausgerüstete Segler. Sie sollten die damalige Herausforderung der britischen Seemacht durch Kaiser Napoleon parieren“].

„Diesen nemlichen Abend geschah in der Nähe ein Kanonenschuß, und wir erblickten darauf eine englische Brigg als Kaper ausgerüstet; da man die Segel nicht geschwind genug streichen konnte, so folgten in kurzer Zeit noch zwei Schüsse, deren Kugeln zwischen unseren Segeln durchpiffen. Ein Boot mit einem Offizier und 6 Mann besetzt kam an unser Schiff und forderte die Papier, mit welchen dann unser Steuermann sich auf den Kaper begab, welcher kurz darauf näher kam. Unser Schiff wurde untersucht, und man fragte genau nach: ob keine Franzosen da wären? Nachdem dieser Offizier etwas Brandwein und Zwieback eingepackt hatte, begab er sich wieder davon“. (anonym 1806, in Schelbert & Rappolt 2009: 182)

Nahrungsmittelsituation

Lange Zeit waren die Auswandererfamilien für die Ausstattung der Lagerstätte sowie ihren eigenen Proviant zuständig. Dabei gestaltete sich das Kochen für die Frauen als ein ständiges Problem, da es nicht genug Kochstellen auf dem Oberdeck gab. Diejenigen, die sich nicht täglich mit viel Energie einen Herd erkämpfen konnten, mussten dann ohne warmes Essen auskommen. Es lag allein am guten Willen des Kapitäns und an der Disziplin der Auswanderer, Kochgruppen für bestimmte Tageszeiten zu organisieren. (Bretting, in Hoerder & Knauf 1992: 106) Auch durch schlechte und unzureichende Verpflegung war Hunger ein ständiger Begleiter. Oft gab es nach geraumer Zeit Nahrungs- und Wasserprobleme aufgrund der Menge und der Qualität. Auch darüber wird selbstverständlich berichtet:



„Bis dahin wurden den Passagieren volle Rationen gegeben, nemlich wöchentlich Pfund Zwiebak, Sonntags ein Pf. Rindfleisch mit Gersten, Montags ein Pf. Mehl, Dienstags ein halb Pf. Spek, Mittwochs ein Pf. Mehl, Donnerstags ein Pf. Rindfleisch mit Erdäpfeln, Freitags ein Pf. Reis, Samstag ein halb Pf. Spek mit Erbsen, und wöchentlich ein Pf. Butter, ein Pf. Käs; und endlich ein Maas Bier, ein Maas Wasser, ein Gläschen Brandtwein und etwas Essig per Tag. Heute wurden die Rationen Fleisch auf die Hälfte vermindert, weil die Reise allem Anschein nach sich stark zu verlängern schien, und das Schiff nur auf 3 Monat verprofiantirt war; diese Vorsicht war unser aller Glück.“

Am 9. August vermerkt derselbe anonyme Verfasser, dass „das Wasser, das in Amsterdam gefaßt wurde (welches schon da nicht frisch zu bekommen ist), fieng an, äußerst eckelhaft zu werden.“ (anonym 1806, in Schelbert & Rappolt 2009: 184f.)

Aufgrund der eintönigen und vitaminarmen Nahrungsmittel bzw. der Mangelernährung bestand vor allem die Gefahr von Skorbut, der Blutungen in Mund und Magen sowie gelegentlich Geschwüre verursachen konnte. Der anonyme Verfasser beschreibt, wie sich diese Krankheit bei ihm äußerte: „Bis zum 6. September [1806] war der Scorbut in meinem Munde aufs höchste gestiegen; Zähne, Zahnfleisch, Zunge, alles war brandschwarz, und die Zähne ganz unbrauchbar. Wenige und schlechte Medikamenter und ein noch schlechterer Chirurgus waren vorhanden; indessen dauerte es nicht über 44 Tage, ich schlug am ganzen Körper aus, auch zeigten sich hie und da Blutgeschwüre, worauf von allem Unheil hergestellt wurde.“ (anonym 1806, in Schelbert & Rappolt 2009: 187f)

Langeweile

Die langanhaltende Zeit mit vielen Menschen verschiedener Nationalitäten eng zusammengepfercht, in der man miteinander auskommen musste und nicht entkommen konnte, gestaltete sich nicht einfach. Eine der vielleicht größten Schwierigkeiten der Passagiere war während der unsteten Wetterverhältnisse und des Wellengangs das Nichtstun, die Langeweile, die Lethargie, das „Einerlei der Reise“. So schreibt auch ein anonymes Briefeschreiber: „24., 25. und 26. Oktober [1848]. Die Langeweile fängt an sehr überhand zu nehmen und Alles sehnt sich nach dem Ziel der Reise. 45 Grad Länge, 25 Grad Breite. Überall Zank und Streit, daneben täglich schlechter werdende Kost.“ (Samuel Mori 1885, in: Schelbert & Rappolt 2009: 225; anonym 1848, *ibid.*: 207)

Die Auswandererzeitung hatte vor trüben Gedanken auf See gewarnt, denn wer ein Leben lang von früh bis spät gearbeitet habe, ertrage die Wochen des Nichtstun schlecht. Der Dorfschullehrer Thomas Davatz aus Graubünden verordnete sich aus diesem Grund 1855 ein straffes Programm: Beobachtungen zu sammeln über die Witterung, vorbeifahrende Schiffe, Fische, das Auftauchen von Inseln und Küsten, sportliche Übungen zu machen, Gespräche zu führen über Windverhältnisse und Sonnenstände sowie Prognosen über die Weiterfahrt zu führen. Die Messresultate trug er in sein Heft ein. „Nicht an Gefühle, an das Wäg- und Meßbare muß man sich halten, Barbara. An die genaue Beobachtung, die ein Netz über alles legt, das Fließende einfängt.“ (Hasler 1985:40ff.)



Mußestunden

Mußestunden und Vergnügungen gab es nur wenige, aber immerhin gab es sie auch:

„Den 17. [August 1806] abends wurde von den Reisenden und Matrosen zum Zeitvertreib ein Ball angestellt, welcher einem Basler Karneval ähnlich war. Kessel, Hafen und alles, mit welchem man glaubte, einen Ton hervorzubringen, wurde zusammen gesucht. Nun begann die Musik.“ (anonym 1806, in Schelbert & Rappolt 2009: 185)

Jede Abwechslung beim Alltagseinerlei einer Überseefahrt war sicherlich willkommen – vorausgesetzt das Wetter und die Temperatur ließen es zu –, beispielsweise ein etwas abenteuerliches Bad im Meer zu genießen:

„... Sie banden sich an einem Seile fest und ließen sich in die See hinunter, wurden jedoch von dem Kapitain gewarnt, diese Art zu baden nicht zu wiederholen, weil sich wahrscheinlich ein Hayfisch unter dem Schiff aufhalte, welches man an der Menge der sogenannten Lootsfischen wahrnehmen konnte, welche den Hayfisch ständig begleiten...“ (ders., in Schelbert & Rappolt 2009: 187)

So konnten in ruhigen Zeiten auch Naturschönheiten oder -schauspiele beobachtet werden wie beispielsweise der Anblick einer bewaldeten und gebirgigen Insel oder das Vorbeischwimmen von Schildkröten, großen Haien und Delphinen, die man sodann angelte und bei Fangerfolg auch verspeiste.

„Die Farbe an den Flossen und Schwanz [der Delphine] ist goldgelb und am vordern Leibe himmelblau; die Schuppen sind klein und spielen ins blaue, grüne, silberweise und gelbe. Im Wasser zeigen sich alle diese Farben in einem unnachahmlichen schönen leuchtenden Glanze.“ (ders., in Schelbert & Rappolt 2009: 191)

Und der anonyme Verfasser von 1848 erlebt durch die Wahrnehmungsreduktion auf den endlos scheinenden Ozean eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Inhalten der Bibel:

„Oh wie ist das Meer so groß! Seit 24 Tagen sehen wir nichts als Himmel und Wasser und haben noch nicht die Hälfte des Oceans durchsegelt. Es werden Einem viele Bibelstellen klar, wichtig und herrlich, die man auf festem Lande gar leicht vorbeigeht.“ (anonym 1806, in Schelbert & Rappolt 2009: 206)

Auch gibt sich der anonyme Verfasser in einem dieser wenigen Mußestunden seinen Gefühlen hinsichtlich Vergangenheit und Zukunft in Versen hin. Dabei schimmert die „Übergangserfahrung“ durch, die ansonsten kaum Ausdruck findet:

„Zwischen Meer und Himmel schwebe,
Ich auf stolzen Wellen hin;
Bin vergnüget und erhebe,
Nochmals meinen frohen Sinn.
Dort, nach jener fernen Zone,
Wo in meinem Vaterland,



Mich zum ersten Mal die Sonne,
An der Mutter Brüsten fand.
Bleibt zurück, ihr vielen Schmerzen.
Folget mir nicht über Meer,
Aber folgt mir, treue Herzen,
Nur ihr macht mein Herz noch schwer.“
(anonym 1806, in: Schelbert und Rappolt 2009: 186)

In diesen Versen wird das Gefühl des Schwebezustands, des Übergangs thematisiert und spürbar: einerseits die Freude auf das Kommende und andererseits der Rückblick auf die Vergangenheit, die mit schwermütigen Gefühlen verbunden ist.

Überdruss

Spätestens nach zehn Wochen begann der Überdruss, weil man an „allen Gebrechen« litt. Der Vorrat an Lebensmitteln ging zur Neige und wurde immer stärker rationiert. Darüber hinaus haben einige mit Depressionen reagiert: „Kein Spiel wurde mehr angefangen, kein Lied mehr angestimmt; traurig gieng man umher und warf schüchterne Blicke auf das ausgestreckte Windfähnlein.“ (anonym 1806, in Schelbert & Rappolt 2009: 190f) Am schlimmsten aber muss die Seekrankheit gewesen sein, die ausnahmslos alle Auswanderer erfasst haben dürfte. Der anonyme Verfasser von 1848 beschreibt die verzweifelte Lage wortgewaltig und eindrücklich:

„Noch sahen wir die Küste ganz genau, als bereits die Seekrankheit den größten Theil der Passagiere ergriff. Das Elend zu beschreiben bin ich nicht im Stande. Während die Einen krank waren, lachten und schrien die Andern, um unversehens selbst davon ergriffen zu werden. Das Schiff glich schon in der ersten Stunde einem Lazareth, nur waren keine Krankenwärter, und keiner hatte Mitleiden mit dem Andern. ... Überhaupt macht man sich einen viel zu geringen Begriff hievon. So elend und erbärmlich war mir in meinem ganzen Leben noch nie, und dieser Zustand dauerte bei uns mit abwechselnd bessern Augenblicken und sogar Tagen bei 12 Tage lang. ... Nach und nach wurde die See immer wilder und stürmischer, wie die Leute immer wüster und frecher, bis Donnerstag den 5. Oktober ein furchtbarer Sturm losbrach, der die frechen Mäuler stumm und die Herzhaftesten verzagt machte. ... Kein Mensch auf dem Lande kann sich vorstellen, wie es Einem zu Muthe ist, wenn die See hoch geht, wenn Alles taumelt wie die Trunkenen und das Schiff sich von einer Seite auf die andere legt. ... Dreimal verließ ich, als der Sturm seinen höchsten Grad erreicht hatte, die Kajüte, um die Herrlichkeit des Herrn im Sturme zu erblicken, aber jedesmal wurde mir übel vor Grauen, wenn unser Schiff in die Tiefe fuhr und dann ein schwarzer Berg auf das Schiff zukommend uns zu verschlingen drohte.“

Die Schiffsleute pflegten diesen Sturm eine „böse See“ zu nennen. (anonym 1848, in Schelbert & Rappolt 2009: 203f.)

Trotz einiger beobachteter Naturschönheiten und auch wenigen Momenten ruhiger See kann beispielsweise Samuel Mori 1885 dem Meer nichts Positives abgewinnen: „[So] fand ich das Meer wüst. Dieses ewige Rauschen und Tosen kam mir auf die Nerven.“ (Samuel Mori 1885, in: Schelbert & Rappolt 2009: 227)



Sicherlich verspürten viele eine große Sehnsucht, endlich das Glück verheißende „gelobte Land“ erreichen zu wollen, wo sie sich eine gute berufliche Perspektive und Zukunft erträumten, so wie es Eveline Hasler im Roman beschreibt: „Rosina seufzt: „Wenn wir nur schon dort [auf der Kaffeplantage Ibicaba in Südbrasilien] wären. Ich möchte meinen Kaffeeberg sehen, die Palmen, meine Blockhütte.““ (Hasler 1985: 20)

Fazit

Die vorangegangenen Ausführungen dürften verdeutlicht haben, was die Passagiere – egal ob Zwischendeck- oder Kajüten-Passagiere – bewegt hat, mit welchen Problemen sie zu kämpfen und welche Herausforderungen sie zu bewältigen hatten. Die Übergangserfahrung in Form des Erlebens von nicht-mehr-hier-sein und noch-nicht-am Sehnsuchtsort-angekommen-sein stellte sich aufgrund der mir vorliegenden Reiseberichte weder unterwegs bis zum Hafen noch auf der Seereise ein. Wenn überhaupt, ist sie auf die Zeit davor zu datieren, nämlich zum Zeitpunkt des Reiseaufbruchs, der Zäsur, beim konkreten ersten Schritt des Weggangs. Ab dem Moment wird es ernst:

„Kurz vor Mitternacht dämmerte es mir. In den Tagen davor hatte ich Kisten gepackt, mein Bankkonto aufgelöst, mich auf der Einwohnermeldekontrolle abgemeldet und die Wohnung nochmals geputzt. Nun stand ich auf dem Bahnsteig vor dem Zug Basel-Calais, mit dem ich alles verlassen würde, was mir vertraut war. ... Die Fahrt ins Ungewisse, die wir in dieser milden Juninacht begannen, war eine ganz und gar freiwillige. Dennoch fror ich mit einem Mal. Ich konnte mir nicht vorstellen, an einem anderen Ort zu leben, vor allem aber: Es war unfassbar nicht mehr in Basel zu Hause zu sein. ... Als der Zug sich in Bewegung setzte, schwappte das Entsetzen in mir hoch und löschte alle anderen Gefühle aus.“ (Alioth 2014: 12)

Auch wenn es keiner lang andauernden Seereise nach Irland bedarf, liegt Alioths Fokus nicht auf der Übergangssituation ihrer Reise, sondern auf dem Moment des scheinbar endgültigen Abschieds. Er scheint einem Todeserlebnis gleichzukommen, so wie es in der ethnologischen Literatur zu Übergangsritualen beschrieben ist. (Arnold van Gennep 1986; Biasio & Münzer 1980; Müller 1987) Den Übergang selbst erwähnt Alioth (2014: 13) nur beiläufig: „Als ich wieder erwachte, fuhren wir durch Gemüsefelder, Dörfer aus grauen Steinhäusern; der Morgen dämmerte. Später bestiegen wir eine Fähre, dann wieder Züge, noch eine Fähre, und irgendwann schien mir die Schweiz genauso unwirklich wie das Land, das vor mir lag.“ Diese kurze Beschreibung des Übergangs ist wie in einen Nebel getaucht, in dem die Orientierung nicht vorhanden ist und äußert sich bei Alioth als eine Art Totenstarre. Welche weiteren Emotionen sie bezüglich ihrer Zukunft bewegten, erläutert sie in ihrem Vorwort zu den Schweizer Auswanderern aus sieben Jahrhunderten nicht.

Natürlich ist die Seereise der Auswanderer eine Übergangsphase. Sie kann entsprechend der Definition von Übergangsriten nach van Gennep in drei Phasen unterteilt werden: In der Trennungsphase verlassen die Auswanderer den alten Zustand, die Heimat. In der Schwellen- bzw. Umwandlungsphase befinden sie sich zwischen Altem und Neuem. In der Angliederungsphase – in dem Fall in der neuen Heimat – findet die Reintegration statt.



Abb. 4. Aus der Sonderausstellung „Von Not und Freiheit – Appenzeller Auswanderung“ (2013) im Appenzeller Volkskunde-Museum Stein.
Bild: Sabine August

Auseinandersetzung mit den Gegebenheiten sowohl unterwegs als auch an Bord des Schiffes holte die Ausgewanderten schnell ein. Dabei stand der „Überlebenskampf“ im Mittelpunkt. Dass dabei kaum Zeit und Muße blieb, sich über die Vergangenheit und den unbestimmten Ausgang des zukünftigen Lebens Gedanken zu machen, wird durch viele Zitate evident. Der anonyme Briefeschreiber von 1848 bringt es auf den Punkt: „Sind doch meine Briefe jetzt nicht Produkte der Muße und des ruhigen Nachdenkens, sondern, bis wir eine zweite Heimath gefunden haben werden, nur Skizzen aus unserm langen Wanderleben.“ (anonym 1848, in Schelbert & Rappolt 2009: 208)

Man kann den Übergang als solchen nicht in der Gegenwart, im Hier und Jetzt erleben, sondern nur im Nachhinein rekonstruieren. Meines Erachtens ist es eher möglich, ihn während der Reisevorbereitungen und beim Abschied zu empfinden sowie später, wenn ein neuer Seinszustand oder die Identitätsstabilisierung erreicht ist. Diese Momente des Philosophierens und der eigenen Standortbestimmung waren jedoch auf der Überfahrt kaum gegeben. Die fast ununterbrochene und erzwungene Auseinandersetzung mit den konkreten Herausforderungen an Bord ließen keine Muße zu, den Befindlichkeiten hinsichtlich des momentanen Übergangs

Van Gennep zählt zu den räumlichen Übergängen das Überschreiten von Landes-, Provinz- und Landgütergrenzen. Dabei würde der Ozean die nach van Gennep benannte „neutrale Zone“ bzw. das „Niemandland“ darstellen, eine Region, die nicht von Menschen bewohnt wird, in der sie sich aber gleichermaßen aufhalten können. Wer sich von der einen Sphäre in die andere begibt, befindet sich eine Zeitlang sowohl räumlich als auch sozial in einer besonderen Situation, schwebt zwischen zwei Welten. Es kommt dabei immer zu Grenzüberschreitungen, dem Übergang von einem Seinszustand in einen anderen. Dabei „stirbt“ der „Grenzgänger“ in der alten Welt, erfährt einen Seinswechsel und wird dann in der neuen Welt „wiedergeboren“. In traditionellen Gesellschaften wird diese räumliche und soziale Transitionsphase durch Zeremonien begleitet.

Meinen Ausführungen zufolge ist die Atlantiküberquerung mit all ihren Aspekten ohne Zweifel eine Übergangssituation. Doch mir scheint, dass der Übergang ein Konstrukt darstellt. Die



nachzuspüren. Die stete Reaktion auf gegenwärtige Erfordernisse erlaubte kein transitorisches Empfinden.

Ich wage an dieser Stelle zu behaupten, dass die einzige Chance, den Charakter des Übergangs in der Jetztzeit zu erfahren, mit Hilfe von Ritualen erfolgt. In traditionell lebenden Gesellschaften wird vermutlich deshalb die spezifisch menschliche Konstante von Krisenbewältigungen, Umbrüchen, Identitätswandel, Übergängen, die infolge von Wandlungsprozessen mit dem Ziel der Neubestimmung der Identität des Individuums – wie bei Geburt, Pubertät, Hochzeit, Tod, Initiation und Siedlungswechsel oder Umzug – entsteht, mit Ritualen begleitet. Erst die verschiedenen Stufen des ritualisierten Prozesses – wie weiter oben beschrieben – schaffen das Bewusstsein für den Übergang. Doch der rituelle Ablauf selbst symbolisiert lediglich den Übergang. Er ist weder identisch damit noch mit der konkreten Identitäts(um-)wandlung, sondern stellt eine Inszenierung dar, durch den der Wandlungsprozess bewusst thematisiert, gesteuert und dadurch individuell erlebbar bzw. erfahrbar wird.

Literatur

- Abegg, Bruno und Barbara Lüthi (eds). 2006. *Small Number – Big Impact. Schweizer Einwanderung in die USA* (Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung; Winterthur: Verein Migrationsmuseum Schweiz)
- Alioth, Gabrielle. 2014. *Ausgewandert. Schweizer Auswanderer aus 7 Jahrhunderten* (Lenzburg: Faro)
- Augé, Marc. 1994. *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit* (Frankfurt am Main: S. Fischer)
- Augé, Marc 2012. *Nicht-Orte*. 3. Aufl. (München: C.H. Beck)
- August, Sabine 2006. *VerWandlung. Alltag, Kunst und Religion bei Amazonas-Indianern* (St. Gallen: Historisches und Völkerkundemuseum)
- Biasio, Elisabeth, und Verena Münzer. 1980. *Übergänge im menschlichen Leben. Geburt, Initiation, Hochzeit und Tod in aussereuropäischen Gesellschaften* (Zürich: Völkerkundemuseum der Universität)
- Bosshard-Kälin, Susann. 2010. *Westwärts. Begegnungen mit Amerika-Schweizerinnen* (Bern: eFeF-Verlag)
- Bretting, Agnes. 1992. 'Die Reise. Von der Alten in die Neue Welt', in *Aufbruch in die Fremde. Europäische Auswanderung nach Übersee*, herausgegeben von Dirk Hoerder und Diethelm Knauf (Bremen: Edition Temmen), pp. 75-119.
- Der Colonist. Organ zum Schutze, Beistand und Belehrung schweizerischer Auswanderer*. Bern 1851-1853, wöchentlich.
Ab 1854: *Der Kolonist. Organ für die schweizerische Auswanderung*. Lichtensteig 1854-1857, wöchentlich.
- Foucault, Michel. 1992. 'Andere Räume' (1967), in *Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik. Essais*, herausgegeben von Karlheinz Barck, u.a. (Leipzig: Reclam), pp. 34-46.



- Gennep, Arnold van. 1986 (1909). *Übergangsriten* (Frankfurt am Main: Campus-Verlag).
[*Les rites de passage. Étude systématique des rites de la porte et du seuil, de l'hospitalité, de l'adoption* (Paris: Nourry, 1909)]
- Hasler, Eveline. 1985. *Ibicaba. Das Paradies in den Köpfen* (Zürich: Nagel & Kimche)
- Hoerder, Dirk, und Diethelm Knauf (eds.). 1992. *Aufbruch in die Fremde. Europäische Auswanderung nach Übersee* (Bremen: Edition Temmen)
- Klopstock, Friedrich Gottlieb. 1831. 'An Freund und Feind', in *Oden*, Band 2 (Leipzig: Göschen), CIX, pp. 57-65
- Müller, Klaus E. 1987. *Das magische Universum der Identität. Elementarformen sozialen Verhaltens. Ein ethnologischer Grundriss* (Frankfurt am Main: Campus Verlag)
- Rusch, Johann Baptist. 1935. *Der letzte Reislauftreit. Eine Episode aus der Appenzeller-geschichte* (Basel: Druck und Verlag von Friedrich Reinhardt)
- Schelbert, Leo, und Hedwig Rappolt (eds.). 2009. *Alles ist ganz anders hier. Schweizer Auswandererberichte des 18. und 19. Jahrhunderts aus dem Gebiet der heutigen Vereinigten Staaten* (Zürich: Limmat Verlag)
- Tschärner, Benedikt von, und Laurence Deonna. 2010. *Frauen. Vielfalt der Schicksale in Geschichte und Gegenwart* (Genf: Éditions de Penthes)
- Witschi, Peter. 1994. *Appenzeller in aller Welt. Auswanderungsgeschichte und Lebensschicksale* (Herisau: Verlag Schläpfer & Co.)

Anschrift der Autorin

Sabine August MA, sabineaugust@bluewin.ch



“No one from the countryside possibly imagines how you feel in heavy seas”

Swiss people on their way to America

Extended Abstract

Sabine August

In 2013, the author Sabine August had the possibility to conceptualise and create an exhibit about the emigration of Swiss people from the two cantons of Appenzell (Appenzellerland). This exhibit focused on the individual, the emotional moments of emigration, and the character of transition. The visitor had the possibility to observe the historical lines and main destinations of emigration and got an insight into the individual story of the whole process (push and pull factors, which media helped for the decision, the farewell, the departure, the tweendeck for the third class passengers, the formal immigration procedure, the integration into the new homeland, and the transformation of Swiss traditions in the new Swiss society abroad). The exhibit showed the psychological dimensions of the migration process and the personal experiences of the emigrants. The history and personal stories of historical and recent individuals were combined. In the exhibit, the voyage as a form or experience of transition, could only really be shown by the use of visual effects. Between the two floors, in the middle of the stairway, the visitor could observe a blown-up photo of 1915 by the photographer Edwin Levick, which showed the arrival of an emigrant ship into the harbour of New York. All the passengers were on deck when the ship passed the Statue of Liberty – still on their voyage shortly before landing – a symbolic and an emotional moment of the beginning of a new life and a (his)story for all.

In fact the author shares the assumption that the sea voyage might be an experience of transition and that the ship was “the heterotopia par excellence”, to quote Michel Foucault. But as the author tries to show, the reality on board for the passengers was totally different. Their focus was not on that opportunity to look both backward and forward, even though it is a fact that the emigrants passed through a «suspended» time and space which would be perfect for considering their life experiences. In all letters, diaries, and reports from Swiss emigrants about the sea voyages which the author studied (especially the examples from Schelbert & Rappolt (2009), Hasler (1985) and *Der Kolonist*, a magazine about emigration for Swiss emigrants (1851-1857) and others, it is obvious that in reality, the emigrants had no time to deal with this transition or weren't even aware of it. Passengers have described and documented the sea voyage as



a sequence of extraordinary situations which had to be immediately dealt with. Only in times of relaxation or during leisure hours was it possible for the emigrant to express his emotions, thoughts, and considerations about the past and the future. Because of the situation on board, which presented multifaceted threats, risks and challenges based on weather and sea conditions, sea sickness, hygienic circumstances, other sorts of illnesses, stress due to a lack of personal space, and other events, the author argues against regarding this EXPERIENCE as a transition. But it is possible to feel it in the moments of preparation for the voyage or at the farewell, and also later if the transition ends and a new state of being is achieved. The author asserts that the only chance to feel the transition in real time, is for it to be accompanied by rituals. The ritual process helps members of traditional societies in a state of transition to realise what is happening. The different stages of the ritualized procedure generate a consciousness of the transition. The ritual itself only symbolises the transition but is nevertheless not the transition itself.

References

- Schelbert, Leo, und Hedwig Rappolt (eds.). 2009. *Alles ist ganz anders hier. Schweizer Auswandererberichte des 18. und 19. Jahrhunderts aus dem Gebiet der heutigen Vereinigten Staaten* (Zürich: Limmat Verlag)
- Hasler, Eveline. 1985. *Ibicaba. Das Paradies in den Köpfen* (Zürich: Nagel & Kimche)
- Der Colonist. Organ zum Schutze, Beistand und Belehrung schweizerischer Auswanderer*». Bern 1851-1853, weekly.
- From 1854 on: *Der Kolonist. Organ für die schweizerische Auswanderung*. Lichtensteig 1854-1857, weekly.

Extended Abstract of:

Sabine August, '„Kein Mensch auf dem Lande kann sich vorstellen, wie es Einem zu Muthe ist, wenn die See hoch geht“ – Schweizer auf dem Weg nach Amerika', *Mobile Culture Studies. The Journal* 1, 2015. <<http://unipub.uni-graz.at/mcsj>>

Author's address

Sabine August MA, sabineaugust@bluewin.ch



„Auf den schaumigen Wellenkämmen suchte ich nach dem Gespenst der polnischen Bauern auf der Suche nach Boden und Brot“

Reiseerfahrungen polnischer MigrantInnen auf der Seereise nach Südamerika, 1870-1930

Elisabeth Janik

Abstract During the last third of the nineteenth century, thousands of Poles left the Austro-Hungarian, Prussian, and Russian empires in search of better living and working conditions in South America, especially in Brazil and Argentina. The voyages to these destination countries lasted several weeks and demanded strenuous efforts from the migrants. However, there are only a few descriptions of the passage by the peasants, workers, and farmers that shaped the largest part of mass migration to South America. The aim of this paper is to show how migrants experienced the passage in steerage. My research is based on Polish emigration memoirs edited by the Social-Economic Institute (Instytut Gospodarstwa Społecznego) in Warsaw in 1939. The institute's aim was to gather information about the cultural, social, and economic situation of Poles in the past and present. In 1936, the institute organized a contest to obtain the most striking memoirs from Poles that had migrated to South America. Many of these show that the passage became an important moment in their migration process, during which they began to reflect on their current situation, their farewell from their home country, and of course their arrival in the new one. I argue that the specific situation on board, as well as the "farewell forever," led to these kind of thoughts, which were also saturated with Polish national motifs.

Keywords Transatlantic mass migration; memoirs; nationalism; Poland; South America; ships



„Als ich auf Deck stand, auf festen Beinen und breitem Schritt, ich freute mich, dass es kein Hindernis mehr geben wird, nicht einmal eine Träne im Auge. Das Schiff war riesig und besaß tiefen Stauraum, obwohl der Wind von der Seite gegen das Schiff peitschte, schaukelte es kaum, das Schiffstau war angespannt und wackelte [...]“ (Konopnicka 2003, 5)

So beginnt die poetische Erzählung *Pan Balcer w Brazylji* („Herr Balcer in Brasilien“) der polnischen Schriftstellerin Maria Konopnicka. Entschlossen steht der Protagonist Balcer an Deck eines Schiffes und denkt über seine Situation und die Größe des Schiffes nach. Seinen Äußerungen nach zu urteilen, legt das Schiff gerade zur Fahrt ab. Das Ziel dieser Reise ist Brasilien. Gleich mehrere Jahre nahm die Recherche zur Entstehung der Erzählung ein. Die Schriftstellerin befasste sich im Besonderen mit der polnischen Auswanderung nach Brasilien und sah vor allem die Gefahr vor der Reise und vor dem Scheitern in der Fremde. Als das Werk 1910 auf Polnisch publiziert wurde, konnte Konopnicka bereits auf eine Vielzahl an literarischen Werken zurückblicken und galt als etablierte polnische Schriftstellerin. (Mocyk 2005, 10ff.) Bei der polnischsprachigen Bevölkerung in den geteilten polnischen Gebieten in Preußen, Kongresspolen, Galizien und weiteren Teilen der Habsburgermonarchie fand die Geschichte von Herrn Balcer rasch Verbreitung, insbesondere unter den Auswanderinnen und Auswanderern erreichte die Erzählung einen hohen Bekanntheitsgrad. (Mocyk 2005) Das Gedicht war auch Reaktion auf das so genannte „Brasilien-Fieber“, das in dieser Zeit umging und immer mehr Bewohnerinnen und Bewohner Osteuropas ansteckte. Dieser Ausdruck bezeichnete in der zweiten Hälfte der 1880er Jahre den plötzlichen Anstieg der Brasilienauswanderung aus den polnischen Teilungsbereichen. Einen enormen Beitrag zur Förderung dieser Entwicklung leisteten auch die großen Schifffahrtsgesellschaften und ihre Agenten durch gezielte Anwerbestrategien.

Als die Geschichte des Herrn Balcers 1910 publiziert wurde, waren bereits mehrere Hunderttausend Menschen aus Osteuropa nach Südamerika ausgewandert. So wie Herr Balcer waren sie auf der Suche nach besseren Arbeits- und Lebensbedingungen. Für viele unter ihnen war die erste Begegnung mit dem Dampfschiff wahrscheinlich ähnlich bewegend wie sie Konopnicka schildert. Denn für die kommenden Wochen wurde das Schiff zum einzigen Zuhause und zum Scharnier zwischen altem und neuem Leben.

Die Überfahrt war für die zahlreichen Auswandernden der letzte Teil der transatlantischen Wanderung vor der endgültigen Ankunft in den Zielländern. Die widrigen Umstände, die Abgeschlossenheit und Dauer der Reise prägten ihre Migrationserfahrungen auf besondere Weise. Dieser Beitrag will die Erfahrungen und Erlebnisse während der Überfahrt anhand der Erinnerungen polnischer Auswanderinnen und Auswanderer auf ihren Weg nach Südamerika untersuchen. Die Quellengrundlage hierfür bilden die vom *Instytut Gospodarstwa Społecznego* (IGS, Sozialwirtschafts-Institut) in Warschau im Jahr 1939 herausgegebenen *Pamiętniki Emigrantów Ameryka Południowa* („Erinnerungen von MigrantInnen Südamerika“, IGS 1939). Das Material ist auf zwei Ebenen spannend: Erstens gibt es Einblicke in die Lebenswelten vor, während und nach der Auswanderung um 1900. Zweitens handelt es bei den *Pamiętniki* auch um das Ergebnis eines Sich-Zurückerkennens an die Massenauswanderung viele Jahre oder gar Jahrzehnte nach der Ankunft.

Das Motiv des Sich-Zurückerkennens ist besonders interessant, da von der Auswanderung bis zum Verfassen der Erinnerungen einige Zeit verstrich. In dieser Zeit veränderten sich nicht nur die Migrantinnen und Migranten, sondern auch Polen, das zuvor als eigenständiger Staat



nicht existierte, zum Zeitpunkt des Preisausschreibens jedoch ein souveräner aufstrebender junger Staat in Mitteleuropa war. Die Aussagen der Autorinnen und Autoren waren demnach durch einen polnisch-nationalen Diskurs strukturiert und müssen vor diesem Hintergrund auch analysiert werden. Die meisten von ihnen fühlten sich nicht nur durch ihre Sprache, dem Polnischen, vereint, sondern sahen sich alle gleichermaßen zu einer polnischen Ethnie zugehörig, die umso bedeutender während der nicht Existenz des Polnischen Staates war.

Ich gehe von der These aus, dass für viele Auswandererinnen und Auswanderer das Schiff zu einem Ort wurde, auf dem sie ihren Emotionen im besonderen Maße ausgesetzt waren und der sie zu Reflexionen über ihre eigene Situation anregte. Dies resultierte nicht nur aus der allgemeinen Situation an Bord, sondern auch aus dem Umstand, dass sie während der Überfahrt größtenteils zur Untätigkeit gezwungen waren. Der Ansatz von Erving Goffman, das Schiff als „totale“ und in sich geschlossene Institution zu betrachten, stützt diese These. Für Goffman (1972, 16ff.) zählte das Schiff zu den so genannten „totalen Institutionen“, die durch ein festgeschriebenes Regelwerk sowie festgesetzte hierarchische Strukturen funktionierten. Dies förderte im Besonderen ihren abgeschlossenen Charakter. Ähnliche Ausführungen über andere Transportmittel kommen kaum in den Erinnerungen vor.

Um die *Pamiętniki* als historische Quelle verstehen zu können, ist ein Blick auf ihre Entstehungsbedingungen und das *Instytut Gospodarstwa Społecznego* unabdingbar. Bevor ich jedoch genauer darauf eingehe, folgt zunächst ein kursorischer Überblick über die historischen Voraussetzungen und Bedingungen der Migration aus den geteilten polnischen Gebieten. Im Anschluss diskutiere ich das Schiff als Transportmittel im Kontext der Auswanderung und gehe im nächsten Schritt auf die Quellen ein. Dem schließt sich die Analyse der *Pamiętniki* an.

Der Weg in die Amerikas

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges wanderten knapp 3,1 Millionen Menschen aus Österreich-Ungarn, Preußen, dem Russischen Reich und Rumänien in die beiden Amerikas aus. (Faßmann 1994; s.a. Walaszek 1995 und Nugent 1992) Die transatlantische Auswanderung setzte in Osteuropa in den 1870er Jahren ein und bereits in kürzester Zeit stiegen die Auswanderungszahlen rasch an, sodass in diesem Zusammenhang von einer Massenauswanderung gesprochen werden muss. Für die Reedereien bedeutete diese Entwicklung ein gutes Geschäft. (Gelberg 1975, Just et al. 1992)

Neben den USA und Kanada erfreuten sich auch Brasilien und Argentinien als Ziele der Auswanderung großer Beliebtheit. Die südamerikanischen Staaten verfolgten im ausgehenden 19. Jahrhundert eine, wie Nugent (1992), Mazurek (2006, 54ff.), Alroey (2011) und Brinkmann (2013) berichten, betont einwandererfreundliche Politik. Unter der Devise *gobemnar es poblar* („regieren heißt bevölkern“) förderte insbesondere die argentinische Regierung die Einwanderung aus Europa; dieser Slogan entstammt der programmatischen Schrift *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina* von Juan Bautista Alberdi, eine bereits 1853 entstandene, die argentinische Politik prägende Schrift. Ziel der Regierung war es, das Land mit Hilfe der europäischen Einwanderinnen und Einwanderer wirtschaftlich und kulturell wettbewerbsfähig zu machen und so die eigene Wirtschaft zu fördern. Auch die brasilianische Regierung bot den europäischen Einwanderinnen und Einwanderern günstige Bedingungen für ihre Ansiedlung. Sie lockte mit günstigem oder gar kostenlosem Boden



und übernahm teilweise auch die Kosten für die Überfahrt. (Mazurek 2006, 27ff.) Neben der Förderung der eigenen Wirtschaft ging es in beiden Ländern auch darum, die innere Kolonisierung des Staatsgebiets voranzutreiben, entlegene Provinzen zu bevölkern und dadurch auch zu entwickeln. Diese Gebiete befanden sich zumeist an den Grenzen zu den jeweiligen Nachbarländern. Daher kam der Besiedlung auch eine strategische Funktion bei der Grenzsicherung zu. (Prutsch 2001, 2006)

Der Großteil der Auswanderinnen und Auswanderer aus Österreich-Ungarn, dem Russischen Reich und Preußen, die sich am Ende des 19. Jahrhunderts auf den Weg nach Südamerika machten, waren Bauern, Arbeiter und Handwerker. Sie waren, wie Adam Walaszek (2009) es treffend am Beispiel der Auswanderung nach Nordamerika formulierte, auf der „Suche nach Brot“ („*migracja za chlebem*“). Nicht selten zwangen ethnische Konflikte Teile der Bevölkerung Ostmitteleuropas auszuwandern. Dies galt im Besonderen für die jüdische Bevölkerung. In der Regel waren es jedoch die schwierigen ökonomischen Verhältnisse, die die Auswanderinnen und Auswanderer zwangen, ihre Städtchen und Dörfer zu verlassen. Ein großer Teil der Bevölkerung war arbeitslos oder verdiente so wenig, dass es nur mit Mühe zum täglichen Überleben reichte. Armut und Perspektivlosigkeit prägten den Lebensalltag. Insbesondere für junge Menschen gab es kaum Perspektiven, was nicht zuletzt an den schlechten und unvorteilhaften Erbrechtsbedingungen sowie der Aufteilung des Bodens lag. (Caro 1909) Auch der rasante Anstieg der Bevölkerungszahlen in Osteuropa wirkte sich negativ auf die ökonomische und gesellschaftliche Entwicklung aus. (Bartal 1999) Für die meisten Auswandernden waren jedoch die Visionen einer besseren Zukunft für die Auswanderung vorrangig.

Das Schiff als Lebenswelt

Bevor die Migrantinnen und Migranten jedoch an ihren endgültigen Destinationen ankamen, mussten sie eine mehrwöchige Reise auf sich nehmen. Diese Reise führte sie über verschiedene Transitstationen in die großen europäischen Hafenstädte. Eine für die osteuropäische Transatlantikwanderung bedeutende Transitstation war beispielsweise die Grenzstadt Mysłowitz auf preußischer Seite am so genannten Dreikaisereck, wo die Grenzen des Russischen Reiches und Österreich-Ungarns zusammentrafen. Zu den Hochzeiten der Massenauswanderung passierten hier täglich mehrere Hundert Menschen die Grenze, um in Hafenstädte zu gelangen. Zu den am stärksten frequentierten Häfen zählten vor allem die norddeutschen Städte Hamburg, Bremen und Bremerhaven, wobei jedoch auch die Mittelmeerhäfen Triest, Genua und Fiume von Migrantinnen und Migranten aus Osteuropa genutzt wurden. Dort angekommen, bestiegen sie erst einige Tage oder Wochen nach ihrer Ankunft die Dampfschiffe, die sie dann an ihren gewünschten Zielhafen bringen sollten. Die Überfahrt von Europa in die Amerikas war somit Teil einer sich über mehrere Stationen und Orte erstreckenden Reise. Auch wenn die zahlreichen Auswanderinnen und Auswanderer während des Wanderungsprozesses durchaus unterschiedliche Transportmittel nutzten, war das Schiff am eindrucksvollsten - nicht nur auf Grund seiner schieren Größe, sondern auch, weil mit ihm eine ganze, in sich geschlossene Lebenswelt wochenlang den Ozean überqueren würde.

Auf dem Schiff galten nicht nur bestimmte Verhaltensregeln, sondern auch festgeschriebene Hierarchien: So war die gesamte Besatzung auf dem Schiff hierarchisch gegliedert. (Kludas 1993) Die Anordnung der Besatzung orientierte sich durchaus am militärischen Vorbild.



So stand der Kapitän an der Spitze der Hierarchiekette. Ihm waren die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft sowie die weiteren Mitglieder der Schiffsbesatzung unterstellt. Die Passagiere an Bord waren ebenfalls hierarchisch aufgeteilt, nämlich in bis zu drei Klassen. Die zeitgenössischen gesellschaftlichen und sozialen Differenzierungen wurden so auf das Schiff übertragen. Diese soziale Ordnung spiegelte sich in der vertikalen Struktur des Schiffes selbst wieder: Die oberen Decks beherbergten ausschließlich Passagiere der ersten und zweiten Klasse. Für die Reisenden der unteren Klassen, meist Migrantinnen und Migranten, blieb lediglich das Zwischendeck. Die Umstände der Überfahrt waren insbesondere für die unteren Klassen nicht angenehm, denn viel Platz auf dem Zwischendeck gab es nicht und auch die dortige hygienische und sanitäre Versorgung war für die Anzahl der Passagiere und die Dauer der Überfahrt nicht ausreichend. Ansteckende Krankheiten waren die Folge. In seiner Gesamtheit war das Schiff ein klar hierarchisch strukturierter Raum, der zudem durch die Umstände der Reise in sich geschlossen war. Zu einem Austausch zwischen den Passagierklassen kam es kaum, da diese klar räumlich voneinander getrennt waren. Diese dezidiert räumliche Trennung stellte zugleich auch eine soziale Trennung dar.

Für den amerikanischen Soziologen Erving Goffman (1972) zählt das Schiff neben Kasernen, Internaten, Arbeitslagern und kolonialen Stützpunkten zur Kategorie der „totalen Institution“. Bei diesen handelt es sich um in sich geschlossene und nach ihren eigenen Regeln funktionierende Räume. Der gesamte Apparat zielt vollständig auf das Funktionieren bis ins kleinste Detail ab. Zudem gibt es auch in den angeführten Beispielen eine klare hierarchische Staffelung der „Insassen“. Jeder dieser „Insassen“ hat den Befehlen und Regeln der Institutionen Folge zu leisten. Auch die Passagiere des Zwischendecks waren den Regeln und Repressalien einer „totalen Institution“ im besonderen Maße ausgeliefert. Allein die Tatsache, dass sie sich innerhalb des Schiffes nur in den für sie vorgesehenen Decks aufhalten durften, unterstreicht dies. Auch wenn die Auswanderinnen und Auswanderer ihre Erinnerungen über ihre Erlebnisse, Gefühle und Ängste in der Retrospektive reflektiert darstellten, so waren sie doch durch die spezifische räumliche Situation geprägt. Die Vermutung liegt nahe, dass sowohl die räumliche Begrenzung des Schiffes als auch die Dauer der Überfahrt Einfluss auf die Reiseerfahrungen der Auswandernden hatten.

Die Überfahrt stellte einen emotionalen Ausnahmezustand her. Während der Überfahrt war den Migrantinnen und Migranten sprichwörtlich der feste Boden unter den Füßen entzogen. Diese Ausnahmesituation wurde dadurch verstärkt, dass es sich bei der Überfahrt um einen der letzten Abschnitte des Auswanderungsprozesses vor der endgültigen Ankunft handelte. Zudem bildete die Überfahrt auch den aufregendsten Teil der Auswanderung. Die Tatsache, auf hoher See zu sein und für mehrere Tage kein Land in Sichtweite zu haben, mag für die meisten eine ungewöhnliche und vielleicht auch spannende Situation gewesen sein. Für einige der Auswanderinnen und Auswanderer bot die Zeit der Überfahrt zudem auch die Möglichkeit, sich von den bisherigen Strapazen der Reise zu erholen und über die eigene Situation nachzudenken. Dies traf nur auf die Passagiere der oberen Decks zu. Die Bedingungen für die Zwischendeckspassagiere waren allzu oft miserabel und ließen kaum eine Erholung zu.

Die Masse der Auswandererinnen und Auswanderern aus Osteuropa legt die Vermutung nahe, dass diese auch eine entsprechende Masse an Selbstzeugnissen über den Auswanderungsprozess hinterlassen haben. Jedoch gibt es für den gewählten Untersuchungszeitraum wenig



Dokumente oder Berichte von „einfachen“ Auswanderinnen und Auswanderern, die von einzelnen Etappen und Stationen der Reise erzählen. Für die Auswanderung aus Osteuropa in die USA ist die Autobiographie von Mary Antin eine herausragende Quelle. Ihre Schilderungen bieten nicht nur umfassende Einblicke in ihr Leben vor und nach der Auswanderung, sondern sie spiegeln auch ihre Erfahrungen und Erlebnisse während der mehrwöchigen Reise wieder.¹

Für die Auswanderung nach Südamerika hingegen existieren nur einige wenige zeitgenössische Briefe und Darstellungen, welche die Erfahrungen „einfacher“ Auswanderinnen und Auswanderer wiedergeben. In Reiseberichten von privilegierten polnischen Südamerikareisenden, die sich zumeist auf denselben Schiffen wie die ärmeren Auswanderer befanden, tauchen vereinzelt jedoch auch Schilderungen über die Reisebedingungen der Passagiere vom Zwischendeck auf. Ein Beispiel hierfür sind die detailreichen Schilderungen von Dr. Stanisław Kłobukowski (1909). Kłobukowski reiste 1895 im Auftrag des polnischen Heiligen-Raphaelswerks nach Brasilien. Seine Aufzeichnungen berichten episodenhaft von den einzelnen Stationen seiner Reise von Lwów (Lemberg) nach Brasilien. Dabei ging er auch auf den Alltag an Bord ein. So schildert Kłobukowski Auseinandersetzungen auf dem Schiff; er berichtet unter anderem von sprachlichen Barrieren zwischen Migrantinnen und Migranten und der Schiffsbesatzung und verweist auf seine Rolle als Streitschlichter (Kłobukowski 1909, 21ff.).

Nicht zu vernachlässigen sind die neuerschienenen *Listy Emigrantów z Brazylii i Stanów Zjednoczonych 1890-1891* („Briefe von Emigranten aus Brasilien und den USA 1890-1891“; Kula et al. 2012). Diese Briefe wurden von Auswanderinnen und Auswanderern teils während der Reise und kurz nach der Ankunft im Zielland geschrieben und galten den zurückgebliebenen Angehörigen, Freunden und Bekannten. Für viele von ihnen spielte die Überfahrt kaum eine Rolle und wurde in einigen Briefen nicht einmal erwähnt. Die Quellenlage zum Thema der Überfahrt nach Südamerika ist recht dürftig. Vor diesem Hintergrund erscheinen die vom *Instytut Gospodarstwa Społecznego* (IGS) herausgegebenen *Pamiętniki* als bedeutsame Quelle. Bereits in den 1930er Jahren brachte das IGS Milieustudien heraus, die sich einer spezifischen sozialen Gruppe, wie zum Beispiel Bauern und Arbeitern, widmeten. (IGS 1931)

Erinnerungen als Sozialstudien

Das Institut wurde 1920 von dem Wirtschaftswissenschaftler und Statistiker Włodzimierz Wakar in Warschau gegründet und hatte die Aufgabe, sich wissenschaftlich mit den historischen und gegenwärtigen gesellschaftlichen Problemen Polens auseinanderzusetzen. (Szturm de Sztrem 1959) Neben der ethnischen Zusammensetzung der Bevölkerung Polens nach dem Ersten Weltkrieg sollten auch Arbeits- und Lebensbedingungen in den Städten und auf dem Land sowie Lohngefälle analysiert werden.² Zudem besaß das Institut ein großes Interesse an jenen Polen, die in der Diaspora lebten. Die Wissenschaftler wollten nicht nur erfahren, wo und wie ihre Landsleute außerhalb Polens lebten, sondern auch, warum sie ausgewandert waren.

¹ Mary Antin wanderte mit ihrer Familie aus Polczok, heute in Weißrussland gelegen, in die USA aus. Ihre Erlebnisse schrieb die spätere Schriftstellerin in ihrer Autobiographie nieder. In ihren Schilderungen ging sie im Besonderen auf die einzelnen Stationen der Reise ein.

² Szturm de Sztrem 1959; das Institut ist heute weiterhin aktiv und gibt auf seiner Homepage geben Einblicke in ihre Tätigkeiten siehe daher auch: <http://kolegia.sgh.waw.pl/pl/KES/struktura/IGS-KES/instytut/Strony/default.aspx> (zuletzt gesehen am 02.02.2015 um 21:50)



Die Beschäftigung des IGS mit der breiten Bevölkerung und insbesondere den ärmeren Schichten war kennzeichnend für seine Tätigkeit. Die so genannten „sozialen Erinnerungen“ machten auf Probleme innerhalb der Gesellschaft und soziale Ungleichheiten aufmerksam. Die literarische Form der biographischen Beschreibungen war im Polen der Zwischenkriegszeit ein spezifisches Genre, das Einblicke in eine bestimmte soziale Gruppe und ihr spezifisches Milieu ermöglichte; außerhalb Polens wurde diese Darstellung auch „die polnische Methode“ genannt. (Lebow 2012, 298)

Das Interesse an spezifischen Gruppen führte schließlich dazu, dass nun auch Migrantinnen und Migranten in den Fokus des IGS rückten. Im Herbst 1936 rief das Institut ein Preisausschreiben aus, das sich an alle in der Diaspora lebenden Polinnen und Polen richtete. Die Migrantinnen und Migranten in Frankreich, Südamerika, den Vereinigten Staaten von Amerika sowie in Kanada wurden hier im Besonderen angesprochen, denn hier hatten sich die meisten polnischen Auswanderinnen und Auswanderer angesiedelt.

In kürzester Zeit erreichte die Redaktion in Warschau eine beträchtliche Zahl von Briefen. Insgesamt waren knapp 1.496 Erinnerungen eingegangen. (IGS 19309, p. 11) Die Menge an biographischen Dokumenten führte dazu, dass das IGS die Erinnerungen in mehreren, nach Auswanderungsländern sortierten Bänden herausgab. Nicht alle der eingesandten Erinnerungen konnten in den finalen Ausgaben der Erinnerungen berücksichtigt werden. Am Ende waren es zwei dicke Bände über die Auswanderung und das Leben in den USA und jeweils ein Band über Kanada, Frankreich und Südamerika. (IGS 19309, p. 16) Die hohe Anzahl an Beiträgen war darauf zurückzuführen, dass das IGS gezielt in Zeitschriften und Zeitungen annoncierte, die sich ausschließlich an eine polnische Leserschaft im Ausland richtete, wie beispielsweise dem *Kurier Polski w Argentynie*. (IGS 1939; Starczewski 2012)

Im Falle der *Pamiętniki Emigrantów. Ameryka Południowa* gab das Redaktionsteam lediglich einige Anregungen, was ein für das IGS guter Text alles beinhalten sollte. Die bisher weitgehend unerfahrenen Autoren sollten ihre ganz persönliche Lebensgeschichte wiedergeben. Ausgangspunkt ihrer Ausführungen sollte ihre Kindheit sein. Neben Angaben zu Familie, Beruf der Eltern, Anzahl der Geschwister und Geburtsort sollten auch Gründe für die Auswanderung angeführt werden.³ In der Ausschreibung wurde mehrfach betont, dass die Auswanderinnen und Auswanderer auch über Schwierigkeiten und Probleme sowie über ihre Eindrücke, Erlebnisse und Erfahrungen während der Migration berichten sollten. Zudem legte die Redaktion großen Wert darauf, zu erfahren, wie sie nach Südamerika gekommen waren:

„Schreibt auch, ob ihr auf eigene Kosten oder auf Kosten des Arbeitgebers gefahren seid, hattet ihr genug Geld für die Bezahlung der Überfahrt, woher habt ihr das Geld genommen, seid ihr mit einem gültigen Reisepass oder illegal ausgewandert, wie habt ihr euch den Ausgang eurer Situation, in welcher ihr euch befandet, vorgestellt.“ (IGS 1939, 13)

Ein weiterer Schwerpunkt des Interesses der Redaktion lag auf der Darstellung der gegenwärtigen Arbeits- und Lebensverhältnisse in Südamerika. Dies beinhaltete eine ausführliche Darstellung des aktuellen Wohnortes, der Arbeitsverhältnisse und dortiger Einkommen.

3 Die Anmerkungen und Hinweise für die Ausarbeitung des Textes lassen sich im Vorwort der *Pamiętniki emigrantów: Ameryka Południowa* (IGS 1939, 12-15) nachlesen.



Darüber hinaus sollten die Auswanderinnen und Auswanderer auch über die vor Ort vorherrschende allgemeine medizinische Versorgung berichten (IGS 1939, 13)

Das IGS bot seinen fleißigen Schreibern für ihre in aller Ausführlichkeit verfassten Erinnerungen auch einen finanziellen Anreiz. Die besten drei Erinnerungen sollten prämiert werden. Der erste Platz wurde mit 100 zł vergütet, der zweite mit 50 zł und der dritte mit 25 zł. (IGS 1939, 13)

Die Hilfestellungen des IGS in Form von Fragen und Stichworten erleichterten den zahlreichen Autorinnen und Autoren ihr Schreiben. Sie konnten sich an den angeführten Aspekten gut orientieren und lieferten somit auch die vom Institut geforderten Geschichten. Es ist zudem nicht auszuschließen, dass die Vorgaben bzw. Hilfestellungen des IGS diese „geforderten Geschichten“ abzielten. So ist es nicht überraschend, dass in den meisten Erinnerungen ähnliche Aspekte auftauchten. Insgesamt lassen sich drei wesentliche Punkte ausmachen, die sich in den Erinnerungen fortwährend wiederholen.

Der erste Aspekt beinhaltete die Begegnung mit der fremden und bisher unbekanntem Welt. Diese Darstellungen inkludieren Schilderungen über die Überfahrt, die Quarantäne auf der *Ilha dos Flores* („Blumeninsel“) vor den Toren Rio de Janeiros, die Neuartigkeit der Umgebung sowie das Fehlen der spanischen oder portugiesischen Sprachkenntnisse. Des Weiteren thematisierten die Auswanderinnen und Auswanderer auch ihren Kampf gegen bisher unbekanntem Krankheiten. (IGS 1939, 13)

Der zweite zentrale Aspekt der *Pamiętniki* stellte die Bewältigung der neuen und unbekanntem Situation dar. Hier beschrieben die Auswanderinnen und Auswanderer ihre endgültige Ankunft und die eigene Verortung in der neuen Umgebung. Sie schilderten, wie sie trotz schlechter Lebensbedingungen, schlechter Ernten, ihren Lebensmut dennoch nicht verloren.

Der dritte und letzte Aspekt schließt sich an den vorherigen an. Denn in den zahlreichen Erinnerungen wurde im Besonderen der ungebrochene Glaube an die Arbeit betont. (IGS 1939, 14) Die Auswanderinnen und Auswanderer unterstrichen in ihren Ausführungen ihre Zuversicht, zügig Arbeit zu finden, auch wenn die äußeren Umstände schwierig waren. Besonders bezeichnend war jedoch ihr Arbeitsethos, der sich im Besonderen durch Fleiß auszeichnete.

Im Vorwort des Herausgebers sowie in den einleitenden Worten von Stanisław Stempowski, einem polnischen- Politikers, erfahren wir mehr über die Autoren, ihre Intensionen und Empfindungen. Die meisten Autoren waren Arbeiter oder Handwerker, die sich bereits vor längerer Zeit oder erst vor ein paar Jahren in Südamerika niedergelassen hatten. (IGS 1939, 11) Folgt man den Ausführungen in der Einleitung, so beanspruchten die meisten Texte eine möglichst reale Wiedergabe ihrer Erlebnisse. Die Texte überraschen zudem durch ihre Offenheit. Stanisław Stempowski betont in diesem Zusammenhang, dass die Texte so verfasst wurden, als würden die Autorinnen und Autoren ihre Geschichte einem sehr engem Freund erzählen. Diese spezifische Erzählform und Selbstdarstellung gehört jedoch auch zum Selbstverständnis des Genres. Die Ehrlichkeit und Offenheit der jeweiligen Schreiber ist sehr charakteristisch für die literarische Form der „sozialen Erinnerungen“. (IGS 1939, 11) Die Erinnerungen dienten im Besonderen auch der Konstruktion einer eigenen Geschichte.

Um die spezifisch literarische Form beibehalten zu können, hatte das Institut besonderen Wert auf die Beibehaltung des ursprünglichen Stils und Wortlauts der Einsendungen gelegt. Dadurch sollte eine möglichst genaue Wiedergabe der Erlebnisse gewährleistet werden. Für die



Lesbarkeit der Erinnerungen wurden lediglich die orthographischen Fehler durch die Herausgeber berichtigt. (IGS 1939, 13)

Zentrale Motive bei der Schilderung der Überfahrt in den *Pamiętniki* aus Südamerika waren Berichte über die Seekrankheit, Stürme und Gewitter. Dabei standen einerseits der Schrecken, der durch die tosenden Gewitter ausgelöst wurde, andererseits die pure Angst vor dem Tod auf hoher See im Vordergrund. Neben individuellen Eindrücken und Emotionen wurden die Erfahrungen auch politisch gedeutet. Einige dieser Erinnerungen an die Überfahrt und vor allem das Verlassen des europäischen Kontinents wurden in die zeitgenössischen nationalen Diskurse eingeordnet. Für sie schien die Zugehörigkeit zu Polen, auch wenn es Polen zu der Zeit nicht als unabhängigen Staat gab, besonders wichtig. Sie identifizierten sich mit der „Ojczyzna – Polska“ (Vaterland – Polen) und empfanden sich in der Ferne als Teil davon. Dies äußerte sich durch ihre gemeinsame Herkunft, durch gemeinsame Erfahrungen und Traditionen.

Die polnische Auswanderung nach Südamerika war sehr eng mit der Gründung von Kolonien verbunden. Zumeist siedelten sich die Einwanderinnen und Einwanderer in ethnisch homogenen Kolonien an. Dies hatte zur Folge, dass die Bedeutung der polnischen Nation bzw. des Polentums in der Fremde eher zu- als abnahm. In vielen Kolonien in Südamerika bildete sich rasch eine aktive polnische Community (Polonia) heraus, die nicht nur den Kontakt in die Heimat pflegte, sondern sich zunehmend vor Ort vernetzte und organisierte. (Kula 1981) Michał Starczewski (2012, 4ff.) kommt in seiner Studie zur polnisch-bäuerlichen Identität zu dem Schluss, dass insbesondere die Autoren der *Pamiętniki* eine starke emotionale Identifikation mit dem Polentum besaßen. Ein wichtiges identitätsstiftendes Merkmal bildete für ihn die Sprache. (2012, 5) Es entstanden zahlreiche polnische Zeitungen in Südamerika, die sich ausschließlich an die polnische Community richteten.⁴ Für sie alle bot die Zeitungslandschaft ein Fenster in ihre alte Heimat und bot zudem eine Stütze für die eigene Identität. Darüber hinaus wurde die *polskość* („das Polentum“) durch polnischsprachige Vereine und teilweise auch durch polnische Schulen in Südamerika gepflegt.

In der Zwischenkriegszeit waren bereits zahlreiche polnischsprachige Institutionen in Südamerika etabliert, sodass die Erinnerungen der Auswanderinnen und Auswanderer auch vor diesem Hintergrund gelesen werden müssen. (Starczewski 2012, 5) Der Austausch zwischen beiden Polen und seiner Diaspora konnte trotz der weiten Entfernung gewährleistet werden.

Erinnerungen aus Südamerika

Als der Verfasser der Erinnerungen Nr. 4 seine Aufzeichnungen an das IGS in Warschau 1936 schrieb, lebte er in Buenos Aires und arbeitete als Mechaniker. Geboren wurde er 1879 in der Nähe von Tarnopol in Ostgalizien (heute Ukraine). Seine Erinnerungen beginnen mit einigen allgemeinen Angaben zu seiner Familie, seiner Ausbildung sowie seinen damaligen und gegenwärtigen Arbeitgebern. Er berichtete, dass er nach einiger Zeit gemeinsam mit seinen Arbeitskollegen den Entschluss fasste, nach Südamerika auszuwandern. Die jungen Männer wollten sich dem zu noch leistenden Wehrdienst entziehen. Sie schworen einander, dass sie

4 Im Verlauf des 19. und beginnendem 20. Jahrhunderts bildeten sich durch den Einfluss der zahlreichen aus den polnischen Gebieten stammenden Einwanderinnen und Einwanderer verschiedene Zeitungen in Südamerika heraus, die sich ausschließlich an die spezifische Einwanderergruppe richtete. So gab u.a. die Zeitung *Polak w Brazylii* („Der Pole in Brasilien“) oder auch den *Kurier Polski w Argentynie* („polnischer Kurier in Argentinien“)



niemals dem österreichischen Militär dienen würden. (IGS 1939, 30) In seinen Erinnerungen ist genau vermerkt, an welchem Tag und um wie viel Uhr er und seine Arbeitskollegen sich zur Auswanderung entschieden. Am 20. Mai 1902 um 10:30 Uhr machten sie sich gemeinsam auf den Weg nach Südamerika.

Die nötigen Informationen über die Auswanderungsrouten und weitere hilfreiche Hinweise bekamen sie von einem Agenten in Stanislau, dem heutigen Ivano-Frankiv'sk. Über Budapest und Udine erreichten sie schließlich die Hafenstadt Genua. Dort, so berichtete der Autor, würden knapp 250 Auswanderinnen und Auswanderer auf ihre Weiterfahrt nach Südamerika warten. (IGS 1939, 31) Erst einige Tage nach der Ankunft in Genua konnte die Reise fortgesetzt werden. In den Erinnerungen ist zu lesen: „[...] am 28. Mai 1902 um 9 Uhr 30 Minuten verließ ich den Hafen von Genua und somit auch meine geliebte polnische Erde unter österreichischer Herrschaft“. (IGS 1939, 31)

Für den Verfasser dieser Erinnerungen stellte das Auslaufen des Schiffes den Moment eines endgültigen und sehr bewegenden Abschieds dar. Das Verlassen des Hafens setzte er mit dem Verlassen seiner polnischen Heimat gleich. Die Stadt Genua führte er hier als Verlängerung dieser an. Seine Unzufriedenheit und seine Wut gegenüber der österreichischen Teilungsmacht betonte er mit der dezidierten Verweigerung des österreichischen Wehrdiensts. Darüber hinaus gab er der Leserschaft deutlich zu verstehen, dass sein „geliebtes Polen“ unter österreichischer Herrschaft stand. Betrachtet man diese Aussage im Kontext der Entstehungszeit der *Pamiętniki*, so ließe sich auch die Vermutung aufstellen, dass diese Äußerung auch einen patriotischen Unterton besaß. Dieser kam auch daher zustande, dass sie ihre Erinnerungen in einen neuen polnischen Staat schickten, den es bei ihrer Auswanderung noch nicht gab. Solche Äußerungen stellten ihre Zugehörigkeit zum „Polentum“ ganz besonders unter Beweis.

In seinen weiteren Schilderungen ging er detailliert auf die Umstände der Überfahrt ein. Einen wesentlichen Aspekt dabei nahm die Beschreibung des Unwetters ein:

„Traurig erinnere ich mich an die Ausfahrt aus Genua, da am zweiten Tag auf dem offenen Meer sich ein Sturm über uns zusammenbraute, der das ganze Schiff zum Schwanken brachte. Die Menschen auf dem Schiff waren so eine Fahrt nicht gewöhnt, sie weinten und beklagten ihr schlechtes Schicksal, aber das war nichts im Vergleich, was am 2. Juni geschah, ein starkes Gewitter zog auf, das das Schiff schaukelte wie eine Feder und es schien als würden wir alle bald auf den Meeresgrund sinken. Was war das für Klagen, was für ein Weinen, es waren, so wie ich vorher schrieb, 250 Menschen, Männer und Kinder, die auf dem Schiff fuhren [...]“. (IGS 1939, 31)

Der Autor schilderte in dramatischer Weise die Auswirkungen des Sturms auf die Zwischendeckpassagiere. Die ungewohnte und abgeschlossene Umgebung des Schiffes schürte ihre Ängste und die Furcht vor einem möglichen Untergang. Besonders hervorstechend sind hier seine Äußerungen über das Leid der Menschen an Bord, die bei der Leserschaft auch direktes Mitgefühl erwecken. In diesem Zusammenhang ging er erneut auf die Masse an Menschen ein, die sich auf dem Zwischendeck aneinander drängten. Die Darstellung der Überfahrt wird durch seine Beschreibungen über die Reise- und Lebensverhältnisse an Bord erweitert. So berichtet er, wie er darunter litt, als er sah, wie die Menschen auf dem Schiff lebten:



„Mit anzusehen wie sie fuhren, schmerzte mein Herz, wie Vieh lagen sie da. Zu der Zeit gab es noch keine getrennten Kabinen, man packte sie [die Passagiere] in den untersten Teil des Schiffes in einen riesigen Saal ohne Betten, sie schliefen auf eisernem Boden nur mit kleinen Decken aus Stroh bedeckt. Männer, Frauen und Kinder zusammen. Nach drei Tagen beruhigte sich das Wetter, aber unsere Leute in ihrer Verzweiflung zu sehen, schmerzte mein Herz, einige Frauen wollten sich ins Meer stürzen.“ (IGS 1939, 31)

Die Umstände der Überfahrt beschrieb der Autor als äußerst miserabel. Für ihn waren die Bedingungen, denen die Zwischendeckspassagiere für die Dauer der Überfahrt ausgesetzt waren menschenunwürdig. Ein Gewitter oder Sturm auf hoher See verschlimmerte die Situation der Passagiere in dem dichtgedrängten Raum noch. Panik, Angst und Verzweiflung waren hier die treibenden Kräfte. Die Abgeschlossenheit des begrenzten Raumes auf dem Schiff führte zu diesen extremen Empfindungen, die im Besonderen durch die Witterung verstärkt wurden. Die Ausführungen von Goffmann über das Schiff lassen sich an diesem Beispiel gut nachvollziehen.

Im weiteren Verlauf seiner Schilderungen geht er auch auf bessere, schöne Zeiten auf dem Schiff ein. So schreibt er:

„Es kamen aber auch heitere Zeiten, Menschen amüsierten sich und vergaßen für einen Moment die schweren Tage des Sturmes, langsam kommt der Tag, an dem wir uns dem berühmten Hafen in Argentinien, Buenos Aires näherten. Nun nähert sich der Tag 24. Juni 1902 [und man] sah von weitem Porto Grato Buenos Aires, am selben Tag um 11:30 Uhr fuhr unser Schiff La Plata in den Hafen, nach Erledigungen der bürokratischen Angelegenheiten, setzte man uns alle ohne Berücksichtigung von gesellschaftlicher Stellung im Auswandererhaus ab [...]“. (IGS 1939, 31)

Das Beispiel zeigt, dass die Überfahrt durchaus angenehme Momente hatte. Er berichtet in diesem Zusammenhang von Festen, vor allem aber von einer Zeit der Ruhe und des Friedens. Leider erfahren wir nicht, wie diese Feste oder Augenblicke der Ruhe aussahen. Darüber hinaus gab es keine weiteren Schilderungen, wie der Alltag an Bord ausgesehen hat. Besondere Aufmerksamkeit erfuhr die Ankunft in der Hafenstadt in seinen Schilderungen. Es war der Moment, nach dem sich wohl alle Passagiere gesehnt hatten. Seine Erinnerungen sind mit der Ankunft in Buenos Aires noch nicht beendet. Im weiteren Verlauf schildert er seine Fahrt nach Mendoza und berichtet, wie er sein Leben in Argentinien aufbaute.

Die Erinnerungen Nummer 4 haben deutlich gemacht, wie eng sich die mehrwöchige Überfahrt mit verschiedensten Ängsten verband. Die Beschreibungen sind auch hier sehr emotional und erwecken beim Leser direktes Mitleid. Auch wenn seine Ausführungen sehr dramatisch wirkten, waren sie nicht weit weg von der Realität, denn insbesondere für die Passagiere des Zwischendecks waren die Reisebedingungen hart. Sie schliefen in überfüllten Räumen und hatten kaum Privatsphäre. (Walaszek 1995, 65ff.) Darüber hinaus befanden sich die Kabinen der Zwischendeckspassagiere auf den unteren Ebenen des Schiffes, was zur Folge hatte, dass bei starkem Wind und heftigem Sturm die Wellen an den Bullaugen aufpeitschten und bei im Inneren des Schiffs Angst und Schrecken auslösen konnten.



Besonders eindringlich sind auch die Erinnerungen von einem Schmied aus Paraná. Seine Erzählung beginnt mit den Gründen für die Auswanderung. Ausschlaggebend für seine Entscheidung auszuwandern, war die von Michał Paniewicz geschriebene Broschüre *Prawda o Paranie* („die Wahrheit über Parana“, 1911), die Brasilien sehr positiv beschrieb. Pankiewicz war ein großer Befürworter der polnischen Auswanderung nach Brasilien; seiner Meinung nach bot Brasilien den polnischen Migrantinnen und Migranten günstiges Land, was bewirtschaften konnten, wie es sich für einen polnischen Bauer gehört. (Pankiewicz 1911, 138; Pankiewicz 1916; IGS 1939, 111; Mazurek 2006, 138) Im Anschluss schildert er die einzelnen Etappen der Auswanderung bis zur Ankunft im Bremen. Nach einem dreitägigen Aufenthalt im Auswandererhotel *Missler* wurde er zum Hafen gebracht. Dort bestieg er gemeinsam mit seiner Familie das Schiff *Würzburg*, um nach Brasilien zu fahren. (IGS 1939, 112ff.) Seine Ausführungen über die Überfahrt beginnen ebenfalls wie im Beispiel zuvor mit der Schilderung eines Unwetters:

„Um drei Uhr nachmittags fuhr das Schiff los. Bis zum Abend waren wir alle noch gesund, in der Nacht peitschte der Wind das Meer auf, dass ein Großteil der Passagiere seekrank wurde, sodass bis Antwerpen unsere Baracke einem schwimmenden Spital glich, auf jeder Pritsche waren 2 oder 3 Personen krank. [...] (IGS 1939, 112ff.)

Seine Darstellungen sind sehr pathetisch und betonen nicht nur das Ausmaß des Sturmes, sondern auch die Folgen für die Passagiere, denn viele von ihnen wurden rasch seekrank. Während der Überfahrt braute sich ein weiteres Unwetter über dem Schiff zusammen, auch dieses fand Eingang in seine Erinnerungen. Jedoch sind seine Beschreibungen drastischer als zuvor. So schreibt er, dass das Schiff am fünften Tag der Überfahrt in den Ärmelkanal in Richtung Golf von Biskaya auslief. Die Durchquerung nahm vier Nächte in Anspruch, diese wurde von einem furchtbaren Gewitter begleitet. Weiter berichtet er, dass die Wellen so riesig waren, dass sie bis zum Deck reichten. (IGS 1939, 112ff.) Die Angst vor dem tosenden Gewitter führte dazu, dass der Autor über seine und die Situationen seiner Mitreisenden poetische Reflexionen anstellte. Dabei führte er eine Erzählung des polnischen Schriftstellers Josef Grajner an, in der die Geschichte von Florik Kurzaw erzählt wird, der ebenfalls nach Brasilien auswandert. (IGS 1939, 112ff.) In der Geschichte wird der Protagonist von einer großen Welle ins Meer geschleudert. In diesem Zusammenhang führte er weiter aus: „Auf den schaumigen Wellenkämen suchte ich nach dem Gespenst der polnischen Bauern auf der Suche nach Boden und Brot.“ (IGS 1939, 113)

Auch wenn sich diese Aussage sehr wahrscheinlich auf die oben erwähnte Geschichte bezog, so enthält sie doch durchaus spannende Aspekte. In der Aussage verdichteten sich sowohl Motive der Auswanderung, also die Suche nach besseren Lebensbedingungen, als auch die Hinwendung zu einer spezifischen gesellschaftlichen Gruppe, nämlich die der polnischen Bauern. Die Verwendung und Betonung der Begriffe Brot und Boden erscheinen hier nicht nur als grundlegende Bedürfnisse der Migrantinnen und Migranten, sondern beinhalten zudem auch eine ideologische Bedeutung. Ihr Besitz war nicht nur Ziel der tausenden Auswanderinnen und Auswanderer auf ihrem Weg nach Südamerika, sondern auch die Erfüllung einer polnisch-bäuerlichen Identität. Das Motiv des Sturms verlieh den gesamten Schilderungen zudem einen dramatischen und schicksalhaften Charakter. Den pathetischen Ton behielt der Autor bei seinen weiteren Ausführungen bei. Nachdem das Schiff für jeweils einige Stunden in Vigo, Porto und Lissabon hielt, durchfuhr ihn ein seltsames, unbekanntes Gefühl. In den Erinnerungen schrieb er:



„Oh welch ein Wunder! Irgendein Gefühl umgab mich wegen dem entschiedenen Ziel der Ansiedlung hinter dem Ozean... die bisher passierten fremden Küsten und Städte, erschienen mir plötzlich bekannt und dem Herzen nahe, vielleicht deswegen, weil sie zu einer geografischen Einheit gehören, auf welcher auch unser Vaterland verblieb – Polen! [...] Mit dem Sonnenuntergang verließen wir Lissabon und fuhren hinaus auf den Ozean, der uns trennen soll wie ein breiter Staudamm, wer weiß, vielleicht für immer? Es ist dunkel geworden, das Schiff entfernt sich. Auf den felsigen Bergen reflektieren sich die Lichter des Leuchtturms und sendeten uns ein letztes „adieu“ Europa... Es umgibt mich eine seltsame Rührungen, ich laufe längs auf dem Deck, dann verstecke ich mich zwischen den Seilen am Ende des Schiffes und gebe den Tränen freien Lauf, so verabschiedete ich die letzten Lichtstrahlen des Leuchtturms am Ufer der alten Welt.“ (IGS 1939, 113)

Der Abschied von der „alten Welt“ wird hier sehr bewegend und emotional dargestellt. Der Autor nahm die zunehmende Entfernung des Schiffes zur Küste als ein besonderes Ereignis auf, denn das Verlassen des europäischen Kontinents war für ihn zugleich auch der endgültige Abschied von seinem „Vaterland“. In diesem Zusammenhang reflektierte er über seine Entscheidung, auszuwandern und seine gegenwärtige Situation. Besonders pathetisch erscheinen seine Äußerungen über den Ozean, der ihn von seiner Heimat für immer trennen wird.

Ähnlich wie in dem vorhergehenden Beispiel wurde eine europäische Stadt zum Stellvertreter seiner Heimat. Nicht nur Lissabon erweckte heimatliche Gefühle in ihm, sondern auch weitere europäische Küstenstädte. Auch wenn er keine dieser Städte zuvor besucht hatte, so erschienen sie ihm jedoch irgendwie bekannt, aus dem Grund, dass sie zu Europa gehörten. Für ihn zählten die polnischen Teilungsgebiete zur geographischen Einheit Europas, somit war sein Zuhause ein Zuhause in Europa. Für ihn konstruierte dieses Europa eine gemeinsame europäische Geschichte von der er ein Teil gewesen war.

Diese Äußerungen mögen aber auch dadurch zustande gekommen sein, dass er sie einige Jahre später nach seiner Ankunft in Brasilien verfasste und auf ein Europa blickte, das für ihn aus seiner gegenwärtigen Position als eine friedliche Einheit erschien. Das Schreiben aus der Retrospektive läuft Gefahr, Ereignisse und Erlebnisse zu verklären.

Darüber hinaus zeugen seine Ausführungen über das Verlassen Europas, auch von Angst und Ungewissheit. Ängste vor dem, was sein wird und die Trauer, sein Zuhause für immer verlassen zu haben, waren Emotionen, die nicht nur den Autor dieser Erinnerungen bewegten, sondern auch bei weiteren Autoren der *Pamiętniki* zu finden sind. Auch wenn derartige Gedanken bereits mit der Entscheidung, auszuwandern, bei den Auswanderinnen und Auswanderer präsent waren, so äußerten sie sich in diesem Beispiel jedoch erst auf dem Schiff, also während der Überfahrt.

Das Schiff wurde zum Ort eines Sich-Bewusstmachens der gegenwärtigen Situation. Bereits beim Besteigen des Schiffes war den Auswanderinnen und Auswanderern klar, dass es sich hierbei um den entscheidenden Abschnitt ihrer Auswanderung handelte. Die Abgeschlossenheit des Schiffes unterstützte solche Gedanken, denn einen sofortigen Weg zurück gab es nicht. Das Zusammenwirken von verschiedenen Gefühlszuständen und die Besonderheit der Situation ließen die Auswanderinnen und Auswanderer die Überfahrt als besonders erfahren und das Schiff zu einem Ort voller Erinnerungen werden.



Für den Autor dieser Erinnerungen wurde das Schiff zu einem solchen Erinnerungsort. Diesen Erinnerungsort füllte er mit Wehmut und dem Erinnern an Polen. Diese Schilderungen müssen jedoch vor dem Kontext ihrer Entstehungszeit gelesen werden. Meist wurden sie etwa 10 oder 20 Jahre später, also bereits nach der Ankunft in Südamerika verfasst. Die recht lange Zeitspanne konnte dazu führen, dass einige Erlebnisse und Empfindungen verklärt wurden. Die mehrfache Betonung der so genannten *polskość* sollte sicherlich auch ein positives Signal nach Polen senden. Dadurch betonten sie nicht ihre Verbundenheit mit polnischen Nationen, sondern auch mit der polnischen Kultur sowie der polnischen Sprache in der Diaspora.

Zusammenfassung

Das Preisausschreiben des IGS für *Pamiętniki* war sehr erfolgreich. Die extrem hohe Zahl der Einsendungen hat deutlich gemacht, wie groß das Bedürfnis der Migrantinnen und Migranten war, ihre Erlebnisse niederzuschreiben. Das Preisausschreiben bot nicht nur den vielen in der Diaspora lebenden Polinnen und Polen die Möglichkeit, ihre individuelle Migrationsgeschichte zu erzählen, sondern auch das ISG profitierte von den zahlreichen Informationen. Die sehr gewissenhaft geschriebenen Erinnerungen waren eine reichhaltige Quelle für die vom IGS gewünschten Angaben zu sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen in den polnischen Teilungsgebieten.

Der Erfolg der *Pamiętniki* mag auch darin begründet liegen, dass Migrantinnen und Migranten die Möglichkeiten bekamen, ihre persönlichen Erlebnisse und Erfahrungen einem breiten polnischen Publikum zu präsentieren und dadurch auch Teil einer internationalen polnischen Community oder besser gesagt ein Teil der polnischen Nation im Ausland zu sein. Die angeführten Textauszüge haben gezeigt, dass die Zugehörigkeit zu Polen für alle Autoren ein zentrales Motiv war. Die Bindung an das „Vaterland“ war, wenn man so weit gehen mag, vielleicht auch Voraussetzung für die Autoren, ihre Erinnerungen niederzuschreiben.

Mit dem Zusammenbruch der drei großen Monarchien Mitteleuropas – der Hohenzollern, der Habsburger und Romanows – 1918, der zur Gründung der Zweiten Polnischen Republik (*II. Rzeczpospolita*) führte, ging auch ein rasch wachsender polnischer Nationalismus einher. Die Nation wurde, ähnlich wie in anderen europäischen Ländern, für viele Polinnen und Polen im In- und Ausland zum identitätsstiftenden Moment. Vor diesem Hintergrund müssen auch die Erinnerungen der Auswanderinnen und Auswanderer aus Brasilien gelesen werden.

Die Überquerung des Ozeans war für viele Auswanderinnen und Auswanderer ein besonderes Ereignis. Für viele von ihnen symbolisierte dies den endgültigen Abschied von ihrer Heimat, da sie an eine Rückwanderung nicht gedacht hatten. Einige der Erinnerungen haben deutlich gemacht, dass mit dem Auslaufen des Schiffes aus einem europäischen Hafen das Reflektieren über das Auswandern und das Sich-Bewusstwerden der eigenen gegenwärtigen Situation einsetzte.

Die mehrwöchige Überfahrt rief bei den meisten Auswanderinnen und Auswanderern auch zahlreiche Ängste und Sorgen hervor. Aus den Erinnerungen erfahren wir, dass die Passagiere der dritten Klasse große Angst vor Gewittern und heftigen Stürmen hatten. Folgt man den Beschreibungen der Autoren, dann waren einige der Verzweiflung nahe. Das Schiff wurde für die Dauer der Überfahrt für die Passagiere zu einer Art von Gefängnis, aus dem sie ohne weiteres nicht heraus kamen. Die Abgeschlossenheit des Schiffes, wie sie Goffman beschreibt,



förderte meiner Meinung nach diese Entwicklung. Das Schiff wurde aber zu jenem Ort, der ihnen die Möglichkeit bot die bisherigen Strapazen zu vergessen und sich auf das bevor stehende Neue zu freuen oder zumindest mental vorzubereiten. Dieser Form von Übergang kann man sich auch mit dem häufig in der Geschichtswissenschaft und Anthropologie angewandten theoretischen Zugang von Arnold van Gennep nähern. Der Übergang vom alten in ein neues Leben könnte hier durch aus mit Genneps Model der Übergangsriten erklärend werden. Die Überfahrt als Schwellphase könnte den individuellen Prozess eines tatsächlichen Neuanfangs symbolisieren.

Literatur

- Alberdi, Juan Bautista. 1853 (1946). *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina* (Buenos Aires : W. M. Jackson Editores)
- Alroey, Gur. 2011. *Bread to Eat and Clothes to Wear Letters from Jewish Migrants in the Early Twentieth Century* (Wayne State: University Press)
- Bartal, Israel. 1999. *Focusing on Galicia: Jews, Poles, and Ukrainians* (London: Littman Library of Jewish Civilization)
- Brinkmann, Tobias (ed.). 2013. *Points of Passage: Jewish Transmigrants from Eastern Europe in Scandinavia, Germany, and Britain 1880-1914* (New York: Berghahn Books)
- Caro, Leopold. 1909 (1991). *Auswanderung und Auswanderungspolitik in Österreich* (Leipzig; Vaduz: Topos)
- Faßmann, Heinz. 1994. 'Emigration, immigration, and internal migration in the Austro-Hungarian Monarchy 1910', in *Roots of the transplanted: Late 19th-century East-Central and Southeastern Europe*, edited by Dirk Hoerder and Inge Blank (New York: Columbia University Press), pp. 255-267.
- Gelberg, Birgit. 1975. *Auswanderung nach Übersee: Soziale Probleme der Auswanderungsbeförderung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg* (Hamburg: Christians Verlag).
- Goffman, Erving. 1972. *Asyle. Über die soziale Situation psychiatrischer Patienten und anderer Insassen* (Frankfurt a.M.: Edition Suhrkamp)
- IGS – Instytut Gospodarstwa Społecznego (wyd.). 1931. *Pamiętniki bezrobotnych* (Warszawa: Drukarnia Ekonomiczna)
- IGS – Instytut Gospodarstwa Społecznego (wyd.). 1939. *Pamiętniki Emigrantów. Ameryka Południowa* (Warszawa: Drukarnia Ekonomiczna J. Kubika I S-KA)
- Just, Michael, Bretting, Agnes, Hartmut Bickelmann (hg.). 1992. *Auswanderung und Schiff-sinteressen. „Little Germanies“ in New York Deutschamerikanische Gesellschaften* (Stuttgart: Franz Steiner Verlag).
- Kłobukowski, Staniaław. 1909. *Wycieczka do Parany (Stanu Rzeszypospolitej Brazylii) Dziennik Podóży* (Lwów: Gubrynowicz).
- Kludas, Arnold. 1993. *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffsfahrt* (Gütersloh: Bertelsmann-Club)



- Konopnicka, Maria. 2003. *Pan Balcer w Brazylji* (Kraków: Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas)
- Kula, Marcin. 1981. *Polonia Brazylijska* (Warszawa: Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza)
- Kula, Witold, Assorodobraj-Kula, Nina, Kula, Marcin (wyd.). 2012. *Listy emigrantów z Brazylii i Stanów Zjednoczonych. 1890-1891* (Warszawa: Biblioteka Iberyjska).
- Lebow, Katherine. 2012. 'Conscience of the Skin: Interwar Polish Memoir and Social Rights', *Humanity: An Interdisciplinary Journal of Human Rights, Humanitarianism, and Development* 3 (3), S. 298.
- Mazurek, Jerzy. 2006. *Kraj a emigracja* (Warszawa: Biblioteka Iberyjska)
- Mocyk, Agnieszka. 2005. *Piekło czy raj? Obraz Brazylii w piśmiennictwie polskim w latach 1864-1939* (Kraków: Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas)
- Nugent, Walter. 1992. *Crossing. The Great Transatlantic Migrations, 1870-1914* (Bloomington-Indianapolis: Indiana University Press)
- Pankiewicz, Michał. 1911. Prawda o Paranie, in „Zorza” nr 2 z 12 I.
- Pankiewicz, Michał. 1916. *Z Parany i o Paranie*. (Warszawa [etc.] : Gebethner i Wolff)
- Prutsch, Ursula. 2001. 'Grenzen und Horizonte? Zentraleuropäische Kolonisten in Brasilien, Argentinien und Paraguay (1850-1930)', *Américas. Zeitschrift für Kontinentalamerika und die Karibik* 20 (4), pp. 73-88.
- Prutsch, Ursula. 2006. 'Austrian Emigration to Latin America between World War I and World War II', in *Transatlantic Relations: Austria and Latin America in the 19th and 20th Century*, edited by Günter Bischof and Klaus Eisterer (Innsbruck/Bozen/Wien: Studienverlag), pp. 121-136.
- Starzewski, Michał. 2012. *Elementy tożsamości polskich chłopów emigrujących do Brazylii przed I wojną światową w świetle listów i pamiątek*, in *Wież i ruch ludowy w Polsce i Europie*. Tom 1, W kręgu historii i tradycji, opublikowane przez Janusz Gmitruk, Arkadiusz Indraszczyk, Franciszek Kampka (Warszawa: Muzeum Historii Polskiego Ruchu Ludowego)
- Szturm de Sztrem, Tadeusz. 1959. *Instytut Gospodarstwa Społecznego 1920-1944. Przyczynek do historii instytucji naukowo-społecznych w Polsce* (Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe)
- Walaszek, Adam. 1995. 'Preserving or Transforming Role? Migrants and Polish Territories in the Era of Mass Migration', in *People in Transit. German Migrations in Comparative Perspective, 1820-1930*, edited by Dirk Hoerder and Jörg Nagler (Cambridge: University Press) pp. 101-124.
- Walaszek, Adam. 2009. 'Zum Brot – Osteuropäer auf dem Weg nach Amerika', in *Aufbruch in die Fremde. Migration gestern und heute*, herausgegeben von Diethelm Knauf und Barry Moreno. (Bremen: Themen Edition), pp. 63-79.



Sea travel experiences of Polish migrants on the way to South America, 1870–1930

Extended Summary

Elisabeth Janik

In 1936, the Polish Social-Economic Institute advertised a prize for the best memoirs from Poles living in the US, Canada, France, and South America. Polish migrants were asked to write their individual migration stories, which were to include not only their contemporary living conditions in the diaspora, but also their reasons for leaving as well as all aspects of the migration process. The contest was very successful; during a short period of time, the institute received a great number of memoirs. A number of them were later published in four volumes. Each volume includes a selection of memoirs from a single destination country or region. This paper focuses on only one of the four memoir volumes: the one about South America. *Pamiętniki Emigrantów: Ameryka południowa* (Emigrants' Diaries: South America) is an important source for Polish emigration patterns and emigration experiences. In addition, these memoirs are significant historical testimonies to the mobility of peasants and manual laborers, a kind of migration that has left few written sources.

By the late nineteenth century, both Brazil and Argentina had become popular destinations for migrants from eastern Europe. Poles predominated, but Ruthenians and Jews also contributed to the rapid growth of large-scale migration in the early 1870s. For many, these countries offered the prospect of better working and living conditions. In many cases, social and economic pressure forced people to go, so that migration to the New World was their last resort. These two countries adopted very immigration-friendly policies in order to colonize the yet-undeveloped areas of their vast territories. In the 1850s, the Argentine political theorist and diplomat Juan Bautista Alberdi (1853) introduced the principle *gobemnar es poblar* ("to govern is to populate"), which became important for future Argentine immigration policies. Their aim was to populate the hinterlands and to build up a strong economy. The Brazilian government followed a similar policy and tried to attract migrants with cheap land and, in many cases, free passage. Both countries wanted to advance and expand their economic positions with the help of the various migrants.

Before the dreams and hopes of both Polish migrants and South American governments could come true, the migrants had to endure a long and exhausting journey. Some of them traveled for many weeks before they reached their final destinations: the port cities in Brazil or Argentina. However, the journey led through various European cities, so that the migrants had to cross several borders and pass several health checkpoints. One could say that the migration from eastern Europe was a journey in stages.



The most impressive part of the journey was probably the passage across the Atlantic. The enormous size of the steamers and the fact that they became a temporary living space for at least two weeks may have frightened and unsettled many migrants. Most of them were jammed together in steerage, where the conditions were very harsh. In comparison to the upper-class accommodations, steerage was characterized by its enclosed nature, absence of privacy, and miserable sanitary conditions. It is interesting to see that the contemporary social structure was embodied in the allocation of the passengers on the ship. The wealthy traveled in the first and second classes, and the poor in the lower decks. The ship became a closed space with a clear structured hierarchy for all of them, but especially for the migrants in steerage.

The American sociologist Erving Goffman (1972) introduced a concept that describes the specific character of ships and other spaces such as detention camps or colonial strongholds as “total institutions.” These institutions are characterized by their closed nature and their hierarchical structure. More important in this context is that processes in such institutions are organized by different rules. The consequences for passengers in steerage were particularly bad. They were affected by the various repressions of the “total institution.” This meant that they were not allowed to leave their decks and had to follow a number of strict rules. In my paper, I argue that the closed nature of the ship had a major impact on the memoirs and impressions of the passage. Moreover, I assume that the founding of the Polish state after the First World War as well as the growing nationalism in and outside Poland led to a stronger Polish identity. This identification with Poland, its culture, and its traditions were crucial for the Polish diaspora in South America. These memoirs are a good example of the importance of national belonging.

References

- Alberdi, Juan Bautista. 1853 (1946). *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina* (Buenos Aires: W. M. Jackson Editores)
- Goffman, Erving. 1972. *Asyle. Über die soziale Situation psychiatrischer Patienten und anderer Insassen* (Frankfurt a.M.: Edition Suhrkamp)

Extended Abstract of:

Elisabeth Janik, ‘„Auf den schaumigen Wellenkämmen suchte ich nach dem Gespenst der polnischen Bauern auf der Suche nach Boden und Brot“ – Reiseerfahrungen polnischer MigrantInnen auf der Seereise nach Südamerika, 1870-1930’, *Mobile Culture Studies. The Journal* 1, 2015. <<http://unipub.uni-graz.at/mcsj>>

Author’s affiliation

Elisabeth Janik MA, Doktoratskolleg Galizien, Institut für Slawistik der Universität Wien
elisabeth.sylvia.janik @ univie.ac.at



“There are no cats in America!”

Szenen der Schiffsüberfahrt in Don Bluths “*An American Tail*” und Shaun Tans “*Ein anderes Land*” als Repräsentationen einer liminalen Migrationserfahrung

Anja Fuchs und Robin Klengel

Abstract This article focuses on the representation of the ship as an essential part of migration and migration narratives by analyzing the accounts of ship passages in Shaun Tan’s graphic novel *The Arrival* and Don Bluth’s animated film *An American Tail*. Both depict the ship as a very specific sphere in the migration process, a place of the in-between leading from one country to another and, in that sense, also from one community – or even one existence – to another. By applying the spatial concept of Michel Foucault’s *heterotopia*, as well as the ethnographic concepts of Arnold Van Gennep’s rites of passage and Victor Turner’s *liminality* and *communitas*, to the space of the ship as a social scenario, the article offers a perspective that helps define the specific qualities experienced on board and analyzes representations of migration narratives from a sociocultural and media-analytical perspective.

Keywords sea voyage, migration, passage, In-between, heterotopia, liminality, Jewish migration



Einleitung

Die Eisenbahn bringt einen namenlosen Migranten in eine Hafenstadt. Er besteigt ein Schiff, einen großen Ozeandampfer, der sich bald in Richtung eines unbekanntes, fernen Landes aufmacht.

Wir sehen ihn wie er, das Bild seiner Familie betrachtend, in seiner Kajüte sitzt und Brei isst. Später, an Deck, schweift sein Blick nach oben, zum Himmel. Er schaut den Wolken zu: Quellwolken, Haufenwolken, Schichtwolken, Wolken in Form von Federn, Büscheln, Strudeln. Im Laufe der Schiffsreise kann er ganz unterschiedliche Formationen beobachten. Woran denkt er, als er sie betrachtet? Schweifen seine Gedanken in die Zukunft, in das Land seiner Ankunft? Denkt er an seine Familie, die er zuhause zurücklassen musste? Was liest er in den Wolken? Ängste, Hoffnungen, Träume?

Das Schiff als Bild ist konnotativ eng mit der Vorstellung von Migration verknüpft. Tief ins visuelle Bewusstsein haben sich Symbole wie der Koffer, die Statue of Liberty, oder eben auch der Ozeandampfer eingeschrieben; ohne sie ist ein klassisches Bild von Migration kaum zu zeichnen. Dieses Eingangsbeispiel, nacherzählt aus Shaun Tans Graphic Novell, „Ein anderes Land“, macht den speziellen Raum des Schiffes in Migrationsbiographien deutlich. Das Schiff verkehrt zwischen den Welten, es gehört weder zum Land der Auswanderung, noch zu dem der Einwanderung. Als Raum im Dazwischen ist die Passage der Überfahrt ein besonderer Ort, ein Ort außerhalb der Orte, der eine Sonderstellung im Migrationsprozess einnimmt. In vielen auch wissenschaftlichen Schilderungen von Migrationsbiografien in denen der Prozess der Ausreise immer noch linear, als „von A nach B“ begriffen wird, findet diese Passage jedoch kaum Erwähnung, wenngleich sie im subjektiven Erleben oftmals von großer, symbolischer wie praktischer Bedeutung ist (Schlör 2014:227).

Auswandern muss als komplexe, kulturelle Praxis prozesshaft verstanden werden, die viel mehr ist als das bloße Durchqueren von Zeit und Raum von einem Ort zu einem anderen. Sie beginnt schon weit vor der Abfahrt und ist bei der Ankunft noch lange nicht abgeschlossen (ebd.). Die Erfahrung der Passage selbst ist geprägt von den individuell variierenden Umständen der Ausreise welche unterschiedliche kulturelle Settings bedingen. Somit bringt das Schiff als Medium der Migration, neben seinem semantischen Gehalt, auch zahlreiche praktische Gegebenheiten mit sich, die die Erfahrung der Migration prägen.

Was passiert auf dieser kulturellen Sphäre? Wie fließt die Migrationserfahrung dieser Überfahrt in visuelle Repräsentationen des Themas der Migration ein?

Zur Beantwortung dieser Fragen setzt der Text setzt bei der Interpretation zweier medialer Repräsentationen von maritimer Migrationserfahrung an. Sie bilden die Basis für eine raumtheoretische Annäherung an das Schiff in diesem speziellen Setting. Wie wir argumentieren werden hat der Raum des Schiffes eine im Turner'schen Sinne liminale Qualität. Auch Michel Foucaults Konzept der „Anderen Räume“ ist in Anwendung auf diesen Raum fruchtbar, stellt das Schiff doch einen klassischen Ort außerhalb der Orte, also eine Heterotopie, dar.

An unserem ersten Beispiel, der wortlosen Graphic Novell „Ein anderes Land“ des australischen Zeichners Shaun Tan, interessiert uns in diesem Sinn die Frage, in welcher Form sich die für das Buch recherchierten tatsächlichen Migrationserfahrungen in der Schilderung des



Raumes Schiff wiederfinden lassen bzw. sich in diesem verdichten. Hier betrachten wir vor allem den Abschnitt der Schiffsüberfahrt und seine Funktion in der Geschichte, sowie zentrale Bedeutsamkeiten, die sich an diesem Beispiel besonders klar nachzeichnen lassen. In Tans grafischer Erzählung geht es nicht um die Nacherzählung einer spezifischen Migrationserfahrung, sondern vielmehr um den Versuch, Migration als universelle Erfahrung nachvollziehbar zu machen. Gerade deshalb werden die Bilder der Migration per Schiff an diesem Beispiel aber besonders aussagekräftig wiedergegeben und wir können jene Bilder in einem allgemeineren Diskurs verorten.

Mit dem Zeichentrickfilms „An American Tail“ (zu Deutsch „Feivel, der Mauswanderer“) wählen wir eine populärkulturelle Repräsentation einer jüdischen Migrationsgeschichte als zweites Beispiel. Auch hier interessiert uns vor allem die Schiffsüberfahrt als Passage, die Schilderung des Raumes Schiff und welche migrationsspezifischen Motive in diesem Teil des Films verhandelt werden. Die mit der Schiffsreise verbundenen dramaturgischen Brüche werden uns in weiterer Folge ebenfalls beschäftigen. Besonders spannend zu betrachten sind jene subjektiven Identifikationsprozesse, die sich in jenem Zwischenraum zwischen Flucht und Neuanfang abspielen, in dem plötzlich ausgiebig Raum bleibt für Reflexion des Geschehens und Ausblick in die Zukunft.

Beispiel einer Überfahrt: Die Schiffsreise in Shaun Tans „Ein neues Land“

„Ein neues Land“ – in Englisch „The Arrival“ (zu Deutsch so viel wie „Die Ankunft“ bzw. „Der Ankömmling“), auf Französisch „Là où vont nos pères“ (zu Deutsch „Dorthin, wo unsere Väter gehen“) – ist eine vielfach ausgezeichnete Graphic Novell des australischen Zeichners Shaun Tan aus dem Jahre 2006.

In seinem Buch, in dem er auf Worte gänzlich verzichtet, geht es um den Migrationsprozess eines weißen Mannes, der seine Familie verlässt und in ein ihm, sowie auch den Leser:innen, gänzlich fremdes Land einreist. In eindrucksvollen Bleistiftzeichnungen schildert der Autor zuerst den schmerzvollen Abschied und die Situation am Heimatort, in der sich die Familie mit einer abstrakten Bedrohung („some kind of oppressive threat“ [Tan o.J.]) konfrontiert sieht, dargestellt durch schwarze Ranken über der Stadt. Die Heimatgemeinde ist dabei in ein antiquiertes Licht getaucht, das an das Europa um die Jahrhundertwende erinnert. Die Abschiedsszene findet bereits auf dem Bahnhof statt, wo der Protagonist einen Zug in unbekannter Richtung besteigt. Von diesem Moment an befindet er sich auf unbekanntem Terrain, im Übergangsraum der Reise.

Mit der Eisenbahn kommt der Protagonist auf ein Schiff, das ihn über einen namenlosen Ozean transportieren soll – eine Passage, die wir infolge weiter unten im Detail beschreiben. Nach Ankunft in dem fremden, phantastischen Land voller ungewohnter kultureller Praktiken versucht sich der Protagonist in der Stadt zurechtzufinden und wirkt dabei recht verloren. Alles ist eigenartig fremd, die Bedeutung der unbekanntenen Schriftzeichen lässt sich nicht erschließen und selbst die einfachsten Dinge funktionieren hier irgendwie anders. Dabei bleibt das Rückbesinnen an den zurückgelassenen kulturellen Kontext, an Familie und Heimat, stets Teil der migrantischen Lebensrealität. Der Protagonist befindet sich in einem Dazwischen, in dem er weder im Herkunftskontext verortet bleiben kann, noch ein wirkliches Mitglied der neuen Gesellschaft werden kann, deren kulturelle Codes er nicht zu lesen versteht. Erst



langsam gewinnt der Protagonist Sicherheit, macht Freunde und findet sich in dem neuen kulturellen Setting zurecht.

„In order to best understand what it is like to travel to a new country, I wanted to create a fictional place equally unfamiliar to readers of any age or background (including myself).“ (ebd.)

Stilistisch hat sich der Künstler von der Ästhetik von Fotoalben inspirieren lassen: die Bleistiftzeichnungen sind in Braun- und Sepiatönen gehalten, scheinen oft geknickt oder zerkratzt worden zu sein, und weisen eine matte, verblichene Farbigkeit auf. Die Bilder werden zu etwas Anekdotenhaftem, zu einer fiktiven Erinnerung, sie ergeben eine visuelle Erzählung. Durch den Umstand, dass Tan keine Worte verwendet, bleiben viele Symbole bewusst uneindeutig, selbst wenn klar ist, dass ihnen ein großer semantischer Gehalt innewohnt.

Der Prozess des Zeichnens wird bei Shaun Tan stets begleitet von einer ausführlichen theoretischen und ästhetischen Beschäftigung mit dem Thema. Ausgangspunkt war in diesem Falle der persönliche Migrationshintergrund des Künstlers, sowie die Erzählungen seines Vaters, der als gebürtiger Chinese 1960 nach Australien migrierte. Tan recherchierte außerdem zahlreiche Migrationsbiographien aus unterschiedlichen Zeiten (besonders intensiv war die Beschäftigung mit der Vorkriegs-Migration nach Australien sowie der Massenauswanderung in die USA um 1900), verbrachte viel Zeit in Fotoarchiven und sprach mit Migrant:innen über den Alltag in einer fremden Gesellschaft. „[I]t was the day to day details that seemed most telling [...]“ (ebd.). Die ausführliche Recherche und Konzeptualisierung verdichten sich in der Bildsprache der grafischen Erzählung. Bei jedem einzelnen Panel ist das große Augenmerk spürbar, das Tan

auf die ästhetische und symbolische Gestaltung legt. So finden sich auch viele Motive aus Lebenserzählungen von Migrant:innen in Tans Werk, in dem sie trotz künstlerischer Codierung erkennbar bleiben.

Tans Buch verhandelt keine spezifische Migration einer bestimmten Gruppe. Vielmehr geht es dem Autor „um Migration als universelle Erfahrung“ (Höppner 2013:44). Durch die weitläufige Recherche, die sich in einem erzählerischen Reichtum der Bilder niederschlägt, sowie durch deren geschickten sequenziellen Einsatz erzeugt Tan so etwas wie „a polyphonic understanding of diasporic fiction“, wie Christopher Dony (2012:252) schreibt. Das Buch gebe einen „chorus of migrants' memories“ (ebd.) wieder.

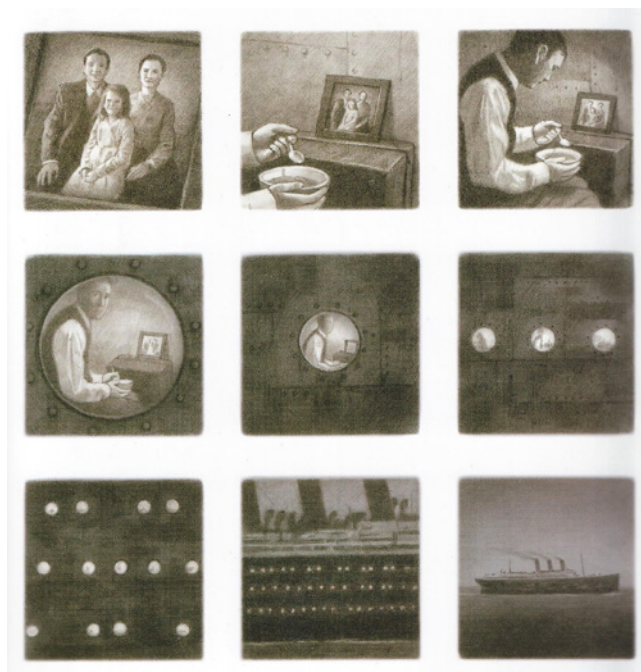


Abb. 1: Der namenlose Migrant auf dem Schiff



Die symbolische, dunkle Bedrohung am zurückgelassenen Ort lässt sich in diesem Sinne etwa als Vorahnung von Verfolgung und Holocaust lesen, kann aber auch jede andere Form von Bedrängnis oder Not bedeuten. Die Stationen, die der Protagonist im Rahmen seiner Migration durchläuft, erinnern zwar an die Massenmigration in die USA zu Ende des 19. oder zu Anfang des 20. Jahrhunderts, sind jedoch nicht explizit.

In der universellen Migrationserfahrung, wie sie der Künstler darstellen möchte, ist die Schiffspassage ein elementares Element. Wir wissen zwar nicht, über welches Meer der Protagonist befördert wird, wichtig ist die Überfahrt aber als symbolische Zäsur, die eine große geographische Distanz – eben einen Ozean – zwischen ihm und die zurückgelassene Familie bringt.

Tan schildert die Schiffspassage in zwölf gezeichneten Seiten. Die erste davon ist in neun quadratische Panels gegliedert und beginnt mit dem Bild der Kleinfamilie – Vater, Mutter und Kind (vgl. Abb. 1). Erst der Zoom heraus lässt erkennen, dass es sich um ein Familienfoto handelt, das der Mann vor sich aufgestellt hat. Durch den weiteren Zoom wird sichtbar, dass wir die Szene durch ein Bullauge betrachten, und dass sie also folglich auf einem Schiff spielt. Das letzte Bild des Strips zeigt dann den vollständigen Ozeandampfer.

Auf den folgenden Seiten illustriert Tan Eindrücke der Überfahrt, wobei ein besonderer Fokus auf die Wolken gelegt ist. Auf einer großen Doppelseite zeigt Tan zuerst den Ozeandampfer, der unter einer gewaltigen Gewitterwolke seinen Weg an der Horizontlinie entlang zurücklegt. Das Schiff wirkt klein und zerbrechlich im Vergleich zur Gewaltigkeit des Himmels und der Weite des dunklen Ozeans.

Auf der nächsten Seite sehen wir in 60 kleinen Quadraten Ausschnitte des Himmels in unterschiedlicher Farbigkeit (vgl. Abb. 2). Es vollzieht sich hiermit ein Perspektivenwechsel, denn die Leser:in blickt nicht auf das Szenario auf dem Schiff, sondern nimmt die Sichtachse der Migrant:innen ein. Wir sehen also vielleicht durch die Augen des Protagonisten in den Himmel hinauf. Durch die Sequenz ergibt sich ein Gefühl eines zeitlichen Ablaufs. Langsamkeit stellt sich ein durch den Blick nach oben auf die Wolkenformationen, die, so scheint es, bedächtig vorbeiziehen.

Zu Wolken, welche Tan immer wieder in seine Arbeiten einbaut, sagt der Künstler in einem Interview: „Sie haben etwas Magisches, wenn sie über den Himmel gleiten. Sie sind wie eine Idee, die sich gerade

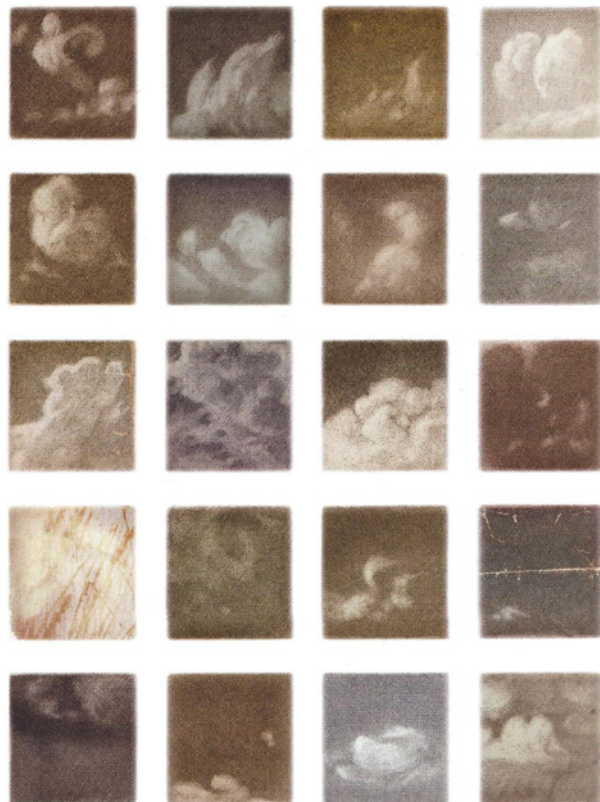


Abb. 2: Wolken (Ausschnitt)



Abb. 3: Das Schiff bei der Ankunft

bildet.“ (Tan 2009). Das Schiff wird als Ort gezeigt, an dem man genügend Zeit hat, die Gedanken in den Wolken schweifen zu lassen. Erinnerungen vom „alten Leben“ werden hier vielleicht reflektiert, Ideen, Bilder und Projektionen, Wünsche und Ängste vom zukünftigen Leben kommen einem beim Blick nach oben allenfalls in den Sinn: Das Schiff als Ort des Tagträumens.

Nach einem weiteren Bild des Dampfers auf See wendet sich der Blick auf die Passagier:innen. Inspiriert von Tom Roberts berühmtem Gemälde „Coming South“ aus dem Jahre 1886, das europäische Auswanderer auf einem Dampfer nach Australien zeigt, zeichnet Tan die Reisenden als wartende Menschengruppen am Deck des Schiffes. Im Kontrast zu Roberts eher nobler Gesellschaft, sind es hier eher ärmliche, meist in Stoffe eingewickelte Gestalten, die an das Exterieur des Schiffsdecks gekauert dasitzen. Sie wirken nachdenklich, einige blicken zu Boden.

Klar wird auch das kulturelle Setting

an Bord, denn die Passagiere kommen zwar der Kleidung nach zu schließen aus heterogenen Lebenszusammenhängen, hier bilden sie jedoch eine Art Zwangsgemeinschaft der Schutzsuchenden.

Auf der folgenden Seite sehen wir einen aus zwölf Bildern bestehenden Strip, in dem sich der Fokus von den mitreisenden, zum Teil fremdartig gekleideten Personen langsam wieder dem Protagonisten annähert. Wir sehen, wie er auf seinem Koffer sitzend in einem Notizbuch irgendetwas schriftlich festhält. Am nächsten Bild reißt er eines der Blätter heraus und faltet einen Papiervogel daraus. Er steht auf und blickt sich unsicher um, schaut gegen die Sonne zum Himmel hinauf. Im großen, darauffolgenden Bild sehen wir das Schiffsdeck von oben, vor dem im Vordergrund rätselhaft Vögel vorbeiziehen: der erste Hinweis auf das Land der Ankunft und die fremdartigen Wesen, die es bevölkern.

Die Einfahrt des Dampfers in den Hafen von Sicht des Schiffes wird groß auf einer Doppelseite gezeigt. Im Hafenbecken stehen zwei riesenhafte, mit der New Yorker Freiheitsstatue verwandte Statuen – zwei in Booten stehende, sich die Hand reichende Figuren mit seltsamen Kopfbedeckungen, die mit verschiedenen Attributen, Tieren und Gegenständen versehen sind



– die einen ersten Eindruck von der pittoresken, monumentalen Architektur und Symbolik des Landes vermitteln, während die Stadt im Meeresdunst noch schemenhaft und undeutlich bleibt. Davor sieht man die Menge der erwartungsvollen Reisenden an Deck, die sich an der Reling sammeln.

Das letzte, ganzseitige Bild der Schiffsreise (vgl. Abb. 3) zeigt den anlegenden Dampfer von vorne, vor dem ein Schwarm der weißen Vögel aufsteigt. Die Perspektive betont die riesenhafte schwarze Gestalt des Schiffes und erinnert an Fotografien der Ozeandampfer aus der Zeit der „Titanic“. An Deck des Schiffes sieht man die Silhouetten von hunderten Migrant:innen an der Reling; kleine Details wie die sonnenförmigen Symbole an den Spitzen der Bojen zeigen an, dass sich der Protagonist nun von der bekannten Welt – zu der der Dampfer noch gehört – in eine andersartige Welt mit einer unbekanntenen Formensprache begibt. Die Überfahrt ist zu Ende.

Das Bild der Überfahrt, wie Shaun Tan sie darstellt, ist ein Raum im ungewissen Zwischenraum. Die implizit oder explizit gezeigten Tätigkeiten drehen sich um das Warten und Erwarten, Erinnern und Reflektieren. Gefühle wie Unsicherheit und Einsamkeit werden aber ebenso vermittelt, wie eine gewisse Freiheit. Man fühlt sich klein im Vergleich zur Größe des Schiffes, des Ozeans, der Welt. Gleichsam ist alles offen; das Abenteuer hat noch nicht begonnen.

Der Protagonist befindet sich im wahrsten Sinne des Wortes zwischen den Welten. Einerseits ist die Erinnerung an die Heimat noch ständig präsent. So blickt der Protagonist auf das Bild seiner Familie, Repräsentation einer Welt, der er vor kurzem noch selbst angehörte. Andererseits tauchen erste Vorzeichen des neuen Landes auf, die Luft ist buchstäblich erfüllt von ihnen. Die großen Statuen sind gleichsam imposante Ikonen eines Neubeginns und in ihrer Symbolik so rätselhaft, dass sie zugleich faszinierend wie verstörend wirken. Mit dem Protagonisten erlebt man die Schifffahrt also als Passage des Übergangs in ein aufregendes Ungewisses.

„An American Tail“: Die amerikanische Geschichte einer russisch-jüdischen Migration

„An American Tail“ ist ein im Jahr 1986 erschienener, von Don Bluth produzierter, amerikanischer Zeichentrickfilm, der sich auch im deutschsprachigen Raum als Zeichentrickklassiker etablieren konnte. Die Protagonist:innen des Filmes umfassen die fünfköpfige russische Familie Mousekewitz, bzw. ganz speziell der zweitgeborene Sohn namens Fievel, nach dem der Film im Deutschen („Feivel, der Mauswanderer“) auch benannt ist.¹ Die Handlung des Filmes beginnt damit, dass die Familie Mousekewitz beschließt, aufgrund der Verfolgung durch Katzen in ihrer Heimat, nach Amerika auszuwandern, wo man sich ein besseres, katzenfreies, Leben erhofft. Während der Überfahrt von Hamburg nach New York wird Fievel jedoch von seiner Familie getrennt, entsprechend traurig gestaltet sich die Ankunft in New York. Während die Familie um den totgeglaubten Sohn trauert, sieht sich Fievel mit der unlösbar scheinenden Aufgabe konfrontiert, seine Familie in der Millionenstadt wiederzufinden. Zudem stellt sich rasch heraus, dass Amerika nicht das erhoffte Land der paradiesischen Zustände ist, denn auch

1 Im Rahmen dieses Textes haben wir uns für die im englischen Sprachraum gängigere Schreibweise des Namens, also „Fievel“, entschieden, im Deutschen wird der Name generell in der Schreibweise „Feivel“ angeführt.



Abb. 4. Familie Mousekewitz und andere Mäuse betrachten ihre brennende Heimat Schostka nach dem Kosakenangriff

hier gibt es, entgegen der Legenden, sehr wohl Katzen. Die Mäuse schaffen es jedoch letztendlich sich zu organisieren und, inspiriert von einer russischen Erzählung, die Katzen durch eine Finte zu vertreiben. Der Film endet mit einem nun endlich katzenfreien New York und der Wiedervereinigung der Familie Mousekewitz.

Von besonderem Interesse sind für uns die ersten 30 Minuten des Filmes, die den Entschluss zur Migration, die Überfahrt auf dem Schiff und die Ankunft in Amerika umfassen.

Die erste Szene findet im winterlichen Schostka des Jahres 1885 in der heutigen Ukraine statt und zeigt eine friedliche Chanukkafeier. Die fünfköpfige Familie, bestehend aus Mutter, Vater, Tochter Tanya, Sohn Fievel und einem unbenannten Mäusebaby, ist heiteren Gemüts und auch die Wohnung strahlt Gemütlichkeit und Heimeligkeit aus. Dennoch ist deutlich, dass die Familie in großer Armut lebt: Die Kleidung die die Mäuse tragen ist zerlumpt, häufig geflickt oder sitzt mehr schlecht als recht.

Rasch wird durch die Gespräche klar, dass die Familie an diesem Abend Chanukka feiert. Nachdem sowohl Tanya als auch Fievel ein Geschenk bekommen setzt sich die Familie zusammen in einen Kreis, wo der Vater die Geschichte von der „Giant Mouse of Minsk“ zu erzählen beginnt. Er schildert die Riesenmaus als „tall as a tree, his tail was a mile long“, groß genug um alle Katzen zu vertreiben. An dieser Stelle unterbricht die Mutter und rügt den Vater dieses Wort, „cat“, also Katze, nicht auszusprechen und stattdessen etwas anderes zu erzählen, woraufhin Tanya begeistert „America!“ vorschlägt, was die Mutter mit „Another fairy tale.“ missbilligend kommentiert. Doch sowohl die beiden Kinder, als auch der Vater lassen sich euphorisch auf das Thema ein, das sich in ihren Worten tatsächlich als eine Art Schlaraffenland präsentiert. „America. What a place! In America, there are mouse holes in every wall. In America, there are bread crumbs on every floor! In America, you can say anything you want. But most important, and I know this for a fact, in America, there are no cats.“ schildert der Vater,



Abb. 5. Der Zug der Mäuse auf das Schiff nach New York im Hamburger Hafen

ehe die Mutter erneut dazu ermahnt nicht von Katzen zu sprechen. Eine Warnung auf die die Familie scheinbar besser früher hätte hören sollen.

Der Boden und somit die ganze Szenerie beginnt, ähnlich wie bei einem Erdbeben, zu zittern. Das Baby schreit, der Familie ist das Entsetzen ins Gesicht geschrieben. Die nächste Einstellung zeigt erneut das Dorf der Menschen, durch das nun düster wirkende Männer auf Pferden galoppieren. In ihren Händen tragen sie Fackeln und Schusswaffen. Die menschlichen Dorfbewohner:innen brechen in Panik aus, man hört warnende Rufe, „The Cossacks, the Cossacks!“ und Angstschreie. Während die ersten Menschen unter den Schüssen fallen und Häuser in Brand gesetzt werden, sieht man auch Mäuse aus den nun unsicheren 4 Wänden fliehen. Verfolgt werden sie von Katzen, welche sich, gekleidet in Hüte und Mäntel, die denen der Kosaken entsprechen, auf die Jagd nach den fliehenden Mäusen machen. Fievel fasst den wagemutig-leichtsinnigen Entschluss, sich den Katzen stellen zu wollen. Nur knapp entkommt er den überlegenen Gegnern. Als die Familie ihn im Schnee wiederfindet, erwartet sie bei der Rückkehr zu ihrem Haus ein trauriges Bild: Auch ihr Mauseloch wurde Opfer der Flammen. Die Szene endet mit dem Vater, der diesmal im traurigen Tonfall verlautbart „In America, there are no cats“, während die Familie Mousekewitz, zusammen mit anderen überlebenden und nun heimatlosen Mäusen, auf das in Flammen stehende Dorf blickt (vgl. Abb. 4).

Von Anfang an ist also deutlich, dass der Entschluss zur Migration nicht aus freiem Willen heraus getroffen wird, sondern aus einer Verfolgungssituation entsteht. Obgleich sichtbar ist, dass die Familie Mousekewitz zwar in Armut lebt, startet der Film mit einer idyllisch-glücklichen Chanukkaszene, die ein jähes Ende nimmt, als die Kosaken in das Dorf einfallen, womit der zweite Akt des Films beginnt. Mit dieser Szene bezieht sich der Film konkret auf die anti-jüdischen Pogrome im russischen Raum Ende des 19. Jahrhunderts. Der Eindruck, dass die Migrationsentscheidung von zwiespältigen Gefühlen getragen wird, wird in dieser einen Anfangsszene



Abb. 6. Das nächtliche Schiff, auf dem Familie Mousekewitz nach Amerika migriert

bereits sehr deutlich. Amerika als Wunschbild ist präsent, dennoch löst man sich nicht leicht und nur angesichts der akuten Bedrohung von der Heimat. Tatsächlich bildet die Hoffnung, in Amerika nicht mehr verfolgt zu werden, den größten Anreiz zur Emigration dort hin.

Die nächste Szene spielt bereits in einem gänzlich anderen Setting. Gezeigt wird der Hamburger Hafen, in der Ferne hört man ein Schiffshorn, eine Möwe fliegt durch das Bild. Eine Blasmusikkapelle spielt beschwingte heitere Musik, während über ein Tau eine ganze Karawane an Mäusen auf den großen Dampfer zieht, der im Hafen vor Anker liegt (vgl. Abb. 5). Unter ihnen auch die Familie Mousekewitz. Wiederholt hält Fievel den Zug der Mäuse auf, indem er sich von dem fremden Umfeld ablenken lässt. Fasziniert erkundigt er sich nach dem Ozean, dem Schiff, den ihm fremden Möwen. Die anderen Mäuse sind ungeduldig und fordern ihn harsch dazu auf, weiterzugehen. Keine der Mäuse scheint einen Blick zurückzuwerfen, Fievel ist der Einzige der sich noch einmal umkehrt und heiter „Bye bye!“ ruft.

Als das Schiff ablegt winken die zurückbleibenden Mäuse mit Taschentüchern und rufen „Auf Wiedersehen!“. Die zwei Möwen (eine der beiden trägt eine Kippa), die die Szenerie beobachtet haben, stimmen in den Chorus ein, ehe die eine an die andere gewandt bemerkt, dass auch sie einen Cousin in Amerika habe, woraufhin die Antwort lautet „Ah! You and everybody else.“. Die beiden Möwen brechen daraufhin in Gelächter aus.

Die in Hamburg spielende Hafenszene greift idealtypische Hafenszenen auf. Von Möwenschreien übers Schiffshorn bis zum Zug über die Vertäuung. Was hingegen gänzlich fehlt sind Abschieds- und Trennungsszenen. Zwar ruft Fievel einen fröhlichen Abschiedsgruß über die Schulter und auch einige Mäuse winken dem Schiff vom Land aus nach, aber beide Szenarien passieren ohne die Schwere und Ernsthaftigkeit, oder auch nur Gewichtigkeit, mit der ein solche Trennung (ob nun vom Land oder den dort lebenden Personen) einhergeht oder einhergehen kann. Rückblicke finden in der Szene folglich keinerlei Thematisierung. Diese Szene



Abb. 7. Gemeinsam gesungener Chorus, hier bei der abschließenden Zeile „That is why we sail these seas“

der Loslösung von der „alten“ Welt ist nicht bestimmt von Verfolgung oder Angst. Vielmehr stehen die kindliche Aufregung und Vorfreude dem Neuen gegenüber im Zentrum. Nebenbei wird die transkulturelle Atmosphäre der zur See hin geöffneten Hafenstadt geschildert, in der es bereits viele Verbindungen nach außen gibt. Migration ist hier Normalität.

Die folgende Szene stellt erneut einen starken Kontrast dar: Der lebhaften Hafenszene folgt ein Bild der nächtlichen See und des schemenhaft dargestellten Schiffes. Erneut begleitet melancholische Musik die Bilder. Das Leben unter Deck ist ruhig, gezeigt werden gähnende, gelangweilte, in Decken gekuschelte Menschen, ehe die Geschichte der Mäuse weitererzählt wird. Auch hier wird geschlafen, gerastet und geruht. Die Überfahrt bietet den Mäusen ebenso wie den Menschen keinen Luxus, es gibt keine Kabinen, man schläft in einem Raum. Familie Mousekwitz, die zwischen Tauen im Kreis sitzt, ergeht es da nicht anders (vgl. Abb. 6). Sohn Fievel ist ungeduldig und will wissen, wann man denn endlich ankäme, die Eltern versuchen mit „Soon.“ zu beschwichtigen. Tochter Tanya merkt nachdenklich an „Maybe we should have stayed in Russia.“, woraufhin der Vater betont “We’ll be alright, as long as we’re together, we’ll be alright”.

Der Film greift in dieser Szene sowohl das Motiv des Wartens als auch des Zurückblickens auf, Ungeduld vermischt sich mit Unsicherheit. Zudem impliziert die nächtliche Schiffsszene, gerade im Kontrast zur beschwingten Hafenszene, eine Verlangsamung, die nicht nur durch Fievels Ungeduld, sondern auch durch die Ruhe und Schläfrigkeit unter Deck dargestellt wird. Am Schiff gibt es im Gegensatz zur hektischen Flucht plötzlich ein Übermaß an Zeit. Durch die Aussage des Vaters wird, fast als Vorausahnung, auf ein weiteres gängiges Migrationsmotiv hingewiesen: die Angst vor der Zerrissenheit, nicht nur introspektiv auf individueller Ebene, sondern auch interpersonell in Bezug auf Zurückgebliebene, oder umgekehrt vergangene Familienmitglieder.



Die nächste Szene spielt erneut auf hoher See, der Fortgang der Zeit wird angedeutet durch einen trüben Tageshimmel. Fievel erkundet das Schiff und stößt hierbei auf Fässer voll mit Heringen, ein Fund von dem er infolge auch gleich seiner Familie erzählt. „Mama, we saw some fish!“, berichtet Fievel begeistert, woraufhin diese erwidert: „Fish? Lucky you didn’t see some CATS.“ Das laut ausgesprochene Wort reicht, um die anderen anwesenden verschlafenen, gelangweilten Mäusepassagier:innen zu wecken und sich achtsam umsehen zu lassen. Erst als Fievel beschwichtigend erklärt, dass er keine Katzen gesehen habe, atmen die Mäusemigrant:innen erleichtert auf.

Was folgt ist eine musikalische Szene², in der verschiedene Mäuse ihre Erfahrungen mit Katzen in ihrer alten Heimat schildern. Vater Mousekewitz macht den Anfang indem er mit den Worten “Won’t it be nice to get to America, where we don’t have to worry about cats anymore? There are no cats in America but back home in mother Russia, ohhh!”, einleitet und dann seinen Verlust besingt: „Our family was travelling through the snow to Minsk. Suddenly Papa saw those huge paw prints. When I heard him screaming I fainted dead away and I woke up an orphan. Oy wey. But-“ Was folgt ist der Chorus, den nach den diversen Solos die Mäuse alle zusammen singen. Während die einzelnen Schicksalsschilderungen teils tragisch-komisch, jedoch immer schwermütig gehalten sind, ist der Chorus geprägt von großer Euphorie, Zuversicht und Zusammenhalt.

Der letzte gemeinsam gesungene Chorus wird besonders lange besungen und noch einmal um die Zeile ausgeweitet: „But there are no cats in America and the streets are paved with cheese. There are no cats in America, that is why we sail these seas.“ Während dieser letzten gemeinsamen Gesangsszene bilden die Mäuse gemeinsam eine Pyramide und besingen so ihre Freude über das überstandene und (so die Hoffnung) für immer hinter sich gelassene Leid (vgl. Abb. 7).

In dieser musikalischen Szene wird den Zuschauer:innen zum ersten Mal in aller Deutlichkeit die Bandbreite an unterschiedlichen Mäusen an Bord vorgestellt. Während auch zuvor bereits Mäuse in den Vordergrund traten, die sich von der Masse der migrierenden Mäuse sichtbar unterschieden – so zum Beispiel in der Hafenszene, wo ein Mäuserich mit Zylinder, Monokel und Gehstock als eindeutig wohlhabende Maus an Bord ging – werden hier erstmals nationale Stereotype aufgegriffen. Intersektionelle Faktoren wie Herkunft, Religion, Alter und Klasse werden gezeigt, ohne dabei zur Hierarchie stiftenden Differenz erklärt zu werden. Die geteilte Erfahrung der vergangenen Verfolgung, des Verlustes und der gemeinsamen Hoffnung auf eine bessere Zukunft im Rahmen der Migration, also eine gemeinsame Blickrichtung nach vorne, bilden hier die Basis einer Verbrüderung und Verschwesterung. Das Schiff wird als Knoten- und Treffpunkt der quasi „interkulturellen“ Begegnung geschildert.

Das Ende des Liedes bedeutet auch das Ende der Szene und damit einen erneuten abrupten Stimmungswechsel. Das Boot befindet sich im Sturm auf hoher See, die Passagiere an Bord haben nun neben Langeweile auch mit Seekrankheit und Kälte zu kämpfen. Die Stimmung ist an einem Tiefpunkt angelangt, auch bei der Familie Mousekewitz, wo die Mutter leise „Oh, it’s the end of the world.“ seufzt, woraufhin der Vater „No, it’s worse.“ antwortet.

2 „There Are No Cats In America“ auf „An American Tail: Music From The Motion Picture Soundtrack“ komponiert von James Homer.



Abb. 8. Einwanderungsszene vor Castle Garden

Als einige Fische unter Deck geschwemmt werden, schafft Fievel es nicht seiner Neugier zu widerstehen und läuft unter einem Vorwand auf das Oberdeck des Schiffes, wo er sogleich vom Wasser erfasst wird. Durch seine kindlichen Augen sieht er in den Wellen einen Meerese Gott selbst gegen das Schiff wüten. Sein Vater schafft es nicht mehr ihn zu retten, die Szene endet mit Fievel, der über Bord geschwemmt wird und in den Wellen der See verschwindet. Die Schiffsfahrt endet also mit der Trennung Fievels von seiner Familie und ist damit maßgebliche Zäsur in der Handlung des Films.

Die nächste Szene spielt im Hafen von Castle Garden, New York und zeigt wie einige menschliche Passagiere über eine Planke von Bord und an Land gehen (vgl. Abb. 8). Parallel dazu wird die gleiche Szene mit den Mäusen gezeigt. Zunächst wird auch die menschliche Variante der Einwanderungsbehörde dargestellt. Der Beamte fragt nach dem Namen des vor ihm stehenden Passagiers, welcher ihm Papiere reicht und mit „Smovolodny Dhromovichsky“ antwortet. Ohne Zögern macht der Beamte sich an das Ausfüllen der Formulare und kommentiert mit „Okay, Mr. Smith“. Dann wird dieselbe Szene bei den Mäusen durchgespielt, man sieht die Familie Mousekewitz vor dem Mäusebeamten stehen. Auf die Frage des Mäusebeamten, wie viele Familienmitglieder es denn gäbe, antwortet Vater Mousekewitz sofort mit „Five“, korrigiert sich dann jedoch unter stummen Tränen auf „Oh, I mean four“. Tanya hört man aus dem Off heraus fragen „Papa, why did they change my name to Tilly?“. Eine Antwort bleibt er ihr jedoch schuldig.

Mit der Einwanderungsszene greift der Film noch einmal für diese Arbeit relevante Bilder der Migration auf: Mit Castle Garden wurde ein für die Migration auch historisch relevanter Handlungsspielort gewählt, ein Ort an dem der Film nun auch die mit der Migration verbundene Bürokratie andeutet. Während Sprachprobleme oder auch nur der Sprachwechsel im Film nie erwähnt werden (obgleich das Englisch der Mäuseeltern im russisch-jiddischem



Akzent gesprochen wird), so finden doch die Namensänderungen und deren Amerikanisierung Erwähnung. Interessant ist auch, dass es keine typische Szene von der Einfahrt in den New Yorker Hafen gibt. Die Freiheitsstatue als Motiv kommt erst etwas später im Film vor, als Fievel auf Liberty Island landet. Daher ist die Landung in Castle Garden mit seinen bürokratischen Ritualen als symbolische Ankunftsszene umso wichtiger. Hier werden Menschen und Mäuse durch den Prozess der Namensgebung zu Amerikaner:innen gemacht, sie bekommen also nicht nur einen neuen Status, sondern auch eine neue Identität.

Wichtig ist die zentrale Erzählung, dass eine Gruppe Schutzbedürftiger trotz aller Widrigkeiten in Amerika eine neue Heimat finden kann und somit zu guten Amerikaner:innen wird. „Der Wunsch nach einem »Land ohne Katzen« steht symptomatisch für die Wünsche vieler Migrant:innen, die sich mithilfe der Reise über den Atlantik eine Besserung ihrer Lebensumstände ohne Antisemitismus und Unterdrückung erhofften“ (Steidl 2007: 62). Neben der realen, menschlichen Migration wird im Film parallel die Migration der Mäuse geschildert. Auch sie fliehen vor einer Bedrohung. Der Anlass des Aufbruchs ist also die Sorge um Leib und Leben und der Verlust des Heims. Dass die Mäuse aber nach Amerika migrieren wollen und nicht irgendwo anders hin, ist zu keinem Zeitpunkt des Films infrage gestellt. Die hier freilich überzeichnete Idealisierung konstruiert die USA zu einem „Land der unbegrenzten Möglichkeiten“, in dem es eben nicht nur keine Bedrohungen gibt, sondern mit dem auch ein konkretes Wohlstandsversprechen verknüpft ist. Durch die konkrete Bedrohung wird die Migration zusätzlich nachvollziehbar gemacht und legitimiert. „An American Tail“ ist aber gleichzeitig die Geschichte eines Identifikationsprozesses im Rahmen eines Migrationsnarrativs: Fievel wird im Rahmen der Geschichte ein vollwertiges Mitglied von Familie und Gesellschaft. Gleichzeitig werden Verortungen und die Bildung einer „Heimat“ auf Ebene der nationalen Identifikation verhandelt.

Schon der Titel des Films macht klar, dass es sich bei der Geschichte um Fievel eher um eine amerikanische, als um eine jüdische Geschichte handelt. Gezeigt wird eine idealtypische Einwanderungsgeschichte im Rahmen des Nation-Building, in der sich die USA schlussendlich als sicherer Hafen und Land der Zukunft entpuppen. Die Botschaft ist klar: auch wenn es nicht immer leicht ist, kann man mit ein bisschen Geschick hier sein Glück machen. Der Film reproduziert dieses Narrativ des amerikanischen Traums auf der symbolischen Ebene in einer „kindgerechten“ Geschichte. Gleichzeitig werden Familie und nationale Zugehörigkeit als zentrale Identifikationsparameter dargestellt. „*An American Tail* is, in short, is a fantasy, a fantasy of identity (re)constitution within the always again recuperable hold of the dual communities of nation and family. For not only are Fievel and his family Americans now [am Ende des Films, Anm.], it is America that makes this family possible“ (ebd.: 90). Dass es sich anfangs um eine jüdische Familie gehandelt hat, scheint am Ende des Films kaum mehr eine Rolle zu spielen. Es geht vordergründig eher um das Amerikaner-Werden am Beispiel eines jüdischen Jungen, als um eine spezifisch jüdische Migrationsgeschichte.

Passagier:innen als Schwellenwesen, Schiffsgesellschaft als Communitas

Hält man sich in der Betrachtung des Migrationsprozesses als einen gleichzeitigen Umwandlungsprozess und betrachtet diesen im Schema von Van Genneps „Rites de Passage“ (Van Gennep 1986 [1909]), so fällt besonderes Augenmerk auf das Dazwischen, in welchem die Struktur



des Davor Auflösung findet, ehe dann die erneute Angliederung am Ankunftsort erfolgt. Es stellen sich die Fragen, was auf dem Schiff vor sich geht, inwiefern sich damit ein Wandel einstellt und was in der Zeit zwischen den beiden Orten, den beiden Gesellschaften und somit auch zwischen den Strukturen passiert. Der Übergang erfolgt sowohl sinnbildlich auch tatsächlich physisch, der Gang auf das Schiff bedeutet den Abschied von den gewohnten Normen und Strukturen, so wie das an Land gehen an eine Angliederung an die neue Gesellschaft gebunden ist.

Der Ethnologe Victor Turner hat sich, ausgehend von Van Genneps Dreiteilung, ab den 1960er Jahren ausführlich mit der sogenannten „Schwellenphase“ beschäftigt. Er beschreibt die Schwellenphase – welche der „Trennungsphase“ folgt und der „Angliederungsphase“ vorangeht – als gekennzeichnet durch eine gewisse Ambiguität. Die in der Schwellenphase befindlichen Individuen, von ihm als „Schwellenwesen“ oder „Grenzgänger“ bezeichnet, beschreibt er als „weder hier noch da“, sie bewegen sich folglich zwischen den Gesetzen, Normen, Rollen, Rang und Status (Turner 1989:115).

Betrachten wir diese Beschreibung nun in Bezug auf die Diskurse und Vorstellungen mit denen sich diese Arbeit auseinandersetzt, ergibt sich ein interessantes Bild: In Tans Werk wird auf eine ähnliche kulturelle Situation verwiesen, in der sich die Migrant:innen unterschiedlicher Herkunft und sozialer Stellung befinden. Die Reisenden an Deck sind alle in Decken gewickelt und erwarten die Ankunft. Sie alle sind denselben Prozeduren der Einreise ausgeliefert, genauso wie der Witterung an Bord. Am Schiffsdeck zusammengekauert blicken auf dieselben Wolken und sind gleichsam beeindruckt vom Anblick der großen Statuen im Hafen der Ankunft. Dennoch bleibt der namenlose Migrant auf dem Schiff für sich allein und stumm. Interaktionen werden keine gezeigt. Die von Turner beschriebene „Communitas“ des Übergangszustands wird hier nicht – jedenfalls nicht explizit – gezeigt. Ganz im Gegenteil wird eher ein Gefühl der Einsamkeit vermittelt; die Schiffsgesellschaft ist eine Gemeinschaft der gemeinsam Verlorenen. Sie teilen sich ein ähnliches Schicksal, sie blicken in dieselbe Richtung – aber jeder für sich selbst.

Im Fall der Mäuse in „An American Tail“ bleiben gesellschaftliche Verortungen durch Kleidung, sprachliche Akzente und auch Auftreten für die Zuschauer:innen erkennbar. In der „There Are No Cats In America“ Gesangsszene, in welcher der erste Austausch zwischen den am Schiff befindlichen Mäusen stattfindet, wird dies ganz besonders deutlich. Die Betonung liegt hierbei jedoch nicht auf der Differenz, sondern vielmehr auf den Gemeinsamkeiten, die in diesem Fall die Verfolgung in der „alten Heimat“ und den Migrationsprozess, umfassen. Man ist gemeinsam hier und teilt Erfahrungen, sitzt als sozusagen wortwörtlich in demselben Boot. Die Mäusegesellschaft an Bord – und damit das zukünftige amerikanische Volk als Hotchpotch – agiert als Kollektiv. Und am Ende des Films ist es auch eine Kollektivleistung, mit der es den Mäusen gelingt, die Katzen, also das personifizierte Böse, aus New York zu vertreiben. Hinter sich gelassene Verortungen in den Herkunftsgesellschaften werden schon am Schiff von der unterscheidenden und potentiell trennenden Individualität zur nahezu universalistischen Kollektivität – man ist gleichermaßen von der Verfolgung durch Katzen betroffen, ganz abseits jeder Intersektionalität. Bildhaft verdeutlicht wird dies noch einmal besonders durch die Situation auf dem Schiff, in der alle Mäuse zusammen in einem Raum schlafen, egal ob reich oder arm, alt oder jung, russisch oder sizilianisch.



Den Schilderungen gemein ist das Motiv der geteilten Erfahrungen, der geteilte Raum, die geteilte Richtung vor deren Hintergrund bisher geltende soziale Verordnungen wenn nicht ganz hinfällig, so doch in jedem Fall eine andere Gewichtung einnehmen. Turner verwendet den Begriff der „Communitas“ um eine Gesellschaft zu beschreiben die nur rudimentär strukturiert oder gar unstrukturiert ist und im Kontrast zu strukturierten Gesellschaften stehen, welche sich dadurch auszeichnen, dass sie hierarchisch geordnet sind und Individuum politisch, wirtschaftlich und rechtlich verorten (1989:112ff.). Turner argumentiert, dass die Communitas im Schwellenzustand impliziert ist und sich nur immer nur in Bezug zur sonst gültigen Sozialstruktur begreifen lässt (ebd.: 126).

Communitas und Schwellenzustand hinterfragen, reflektieren, kritisieren herrschende soziale Ordnungen und können infolge auch stabilisieren – auf jeden Fall jedoch stellen sie einen Möglichkeitsraum dar, ein Raum der überleitet, ein Raum der Transformationen einleitet oder diese gar bedingt. Das Schiff als einen solchen Raum der Möglichkeiten zu betrachten und die Migrant:innen darauf als liminale Schwellenwesen oder kollektiv als „Communitas“ zu sehen, kann hier eine wertvolle Perspektive auf das „Dazwischen“ im Migrationsprozess bieten.

Das Ende der Schwellenphase ist nach Turner die Wiedereingliederung in einen, vielleicht veränderten, gesellschaftlichen Normalzustand. Die Schwellenwesen bekommen eine neue Identität und wieder einen Platz in der gesellschaftlichen Hierarchie. Die damit verbundenen bürokratischen Rituale, die im Falle der Einwanderung mitunter mit dem Erhalt eines neuen Namens einhergehen können, symbolisieren diesen Übertritt. Dies markiert vielleicht auch das Ende dieser zeitlich begrenzten Communitas-Erfahrung an Bord.

Das Schiff als Reservoir für die Phantasie

Sowohl in den visuellen Repräsentationen, als auch in vielen Lebensgeschichten wird der Raum des Schiffes während der Überfahrt häufig als ein Raum im Dazwischen beschrieben. Diese Passage ist von sehr speziellen Umständen begleitet, die diesem Abschnitt einen Sonderstatus im Migrationsprozess verleihen: während der Schiffsüberfahrt ist man gewissermaßen in einem außerordentlichen Zustand. Michel Foucault erdachte mit seinem vielbesprochenen Begriff der Heterotopie ein Raumkonzept, mit dem wir vielleicht nachvollziehen können, wieso die Zeit auf dem Schiff diese Sonderstellung einnimmt. In seinem Text „Von anderen Räumen“ aus dem Jahr 1967 stellt Foucault Utopien und Heterotopien gegenüber. Beide sind dadurch gekennzeichnet, dass sie „in Verbindung und dennoch im Widerspruch zu allen anderen Orten stehen“ (Foucault 2006:320). Heterotopien haben jedoch, im Unterschied zu Utopien, real existierende Örtlichkeiten und lassen sich räumlich-physisch erfassen. Gleichzeitig sind es aber „Orte, die außerhalb aller Orte liegen“ (ebd.). Heterotopien sind eben nicht Teil der „normalen“ Räume einer Kultur, sondern hiervon abgetrennte Sphären, in denen quasi eine außerordentliche Ordnung herrscht.

In besonderer Weise geht Foucault auf den Raum des Schiffes ein:

„Wenn man bedenkt, dass Schiffe letztendlich ein Stück schwimmenden Raumes sind, Orte ohne Ort, ganz auf sich selbst angewiesen, in sich geschlossen und zugleich dem endlosen Meer ausgeliefert, die von Hafen zu Hafen, von Wache zu Wache, von Freudenhaus zu Freudenhaus bis in die Kolonien fahren, um das Kostbarste zu holen, was die Gärten



dort zu bieten haben, dann werden Sie verstehen, warum das Schiff für unsere Zivilisation vom 16. Jahrhundert bis heute nicht nur das wichtigste Instrument zur wirtschaftlichen Entwicklung gewesen ist [...], sondern auch das größte Reservoir für die Phantasie. Das Schiff ist die Heterotopie *par excellence*." (ebd.: 327)

Was heißt das nun, angewandt auf unser Beispiel der Schiffsüberfahrt? Können wir das Schiff als heterotopen Raum begreifen?

Für das Schiff von besonderer Relevanz sind Foucaults vierter und fünfter Grundsatz zur Heterotopie. Der vierte Grundsatz besagt, dass Heterotopien oftmals mit zeitlichen Brüchen in Verbindung stehen (ebd.: 324). Eine solche Rhythmusänderung, wie mit dem An- bzw. Von-Bord-gehen einher geht, wird sowohl in „An American Tail“, als auch in „Ein neues Land“ anschaulich illustriert: Einmal ist es die Mäusefamilie, die nach einer hektischen Flucht aus Russland, zusammengekauert im Schiffsbauch die Überfahrt abwartet, während der junge Fievel vor Ungeduld Faxen macht. Ein anderes Mal ist es der träumerische Blick in die Wolken, der eine ungewohnte zeitliche Weite vermittelt. Im fünften Grundsatz, „Heterotopien setzen stets ein System der Öffnung und Abschließung voraus, das sie isoliert und zugleich den Zugang zu ihnen ermöglicht“ (ebd.: 325) formuliert Foucault ein Kriterium, das anhand des Schiffs vielleicht deutlicher ausgeprägt ist, als bei allen anderen heterotopen Räumen und das gleichsam eine Überschneidung zum Konzept der Liminalität darstellt. Auch dort ist das Überschreiten der Schwelle zur Sphäre der Andersartigkeit reguliert und von rituellen Handlungen begleitet. Vor allem beim von Bord gehen sind diese das „System der Öffnung und Schließung“ begleitenden Symboliken in die populäre Bildsprache eingesickert. So bildet etwa der erste Blick auf das „neue“ Land und den Hafen der Ankunft, der seinerseits versehen ist mit semantisch aufgeladenen Figuren, ein symbolisches Bild, das im Rahmen einer Migrationsgeschichte oftmals reproduziert wird. Die rituellen Handlungen der Ankunft, die Kontrollen und bürokratische Prozeduren – besonders natürlich die Namensgebung – sind ebenfalls fester Bestandteil der symbolischen Wiederangliederung.

Vor allem ist es jedoch jener Aspekt in Foucaults Beschreibung, in dem er das Schiff als ein „Reservoir für die Phantasie“ darstellt, der die Andersartigkeit der Heterotopie des Schiffes nachvollziehbar macht. Hier ist auch die Nähe zur Utopie spürbar: durch ihre Sonderform ermöglicht die Heterotopie, über bestehende Ordnungen zu reflektieren und zu phantasieren. Vielleicht macht es Sinn, diese die Imagination fördernde Funktion ist in Bezug zu setzen mit der sehr speziellen Bewegungspraxis auf dem Schiff. Als Transitmedium bewegt es sich kontinuierlich vorwärts, Wolken und Wellen ziehen vorbei, jedoch kaum konkrete Bezugspunkte. Die Passagier:innen sind trotz dieser Bewegung, die das Medium vollzieht, selbst nicht in Bewegung. Und auch das Schiff selbst wirkt als statischer Raum, selbst wenn die Umgebung des Schiffes, Meer und Himmel, beständig die Form verändern. Ein unaufhörliches Schaukeln erinnert den Körper an den fluiden Untergrund und löst mitunter Seekrankheit aus. Man bewegt sich also durch den Raum, ohne sich selbst bewegen zu müssen, und ohne an der Landschaft ablesen zu können, wohin es geht. Vielleicht erzeugt das Schiff durch diese spezielle Bewegungsform, durch seine totale Abgeschlossenheit während der Fahrt oder durch den Umstand, zwar auf etwas zuzusteuern – quasi ins Blaue hinein – aber eben noch nicht da zu sein, wirklich eine Sphäre, die die Phantasie anregt. Wenn der Blick über die Wellen oder hinauf zu den Wolken gleitet, so sind Zukunft und Vergangenheit gleichsam weit entfernt; in



den langen, untätigen Stunden an Bord bildet sich ein „anderer Raum“, der die Imagination inspirieren kann.

Resümee

In „Ein anderes Land“ zeigt der Zeichner Shaun Tan Migration als universelle Erfahrung nachvollziehbar zu machen. Gestützt auf intensive Recherche finden sich hier Fragmente aus unterschiedlichen Migrationserzählungen, was die Geschichte zu einem vielstimmigen Migrationsportrait machen soll. Die Schiffsüberfahrt stellt in diesem Fall einen signifikanten Bruch dar, der den Protagonisten von seiner zuhause gebliebenen Familie trennt. Ohne Worte bleibt er – obwohl umringt von Schicksalsgenoss_innen – für sich allein und findet erst gegen Ende des Buches Orientierung und Anschluss, wenngleich er sich weit weniger leicht assimiliert, als der Protagonist von „An American Tail“, Fievel.

In „An American Tail“ ist das Schiff in der Geschichte einer aufgrund von Repressionen auswandernden, russisch-jüdischen Mäusefamilie ein wichtiger Wendepunkt. Nebenbei wird aber auch über den Alltag an Bord berichtet und wir erkennen einige zentrale Motive und Bilder des Migrationsnarrativs. Genauso wie die Menschen an Bord, durchlaufen auch die Mäuse Prozesse der Ablösung, sie fürchten sich und konstruieren an Bord das Land der Ankunft. Besonders hervorzukehren ist an diesem Beispiel die Rolle der *Communitas*, die aus den Mäuseremigrant_innen für die Dauer der Überfahrt ein homogenes Kollektiv macht. Dabei ist die schrittweise Identifikation mit dem Land der Ankunft, der USA, im Zentrum des Films, an dessen Ende die Mitglieder der zersplitterten, jüdischen Familie durch die Wiedervereinigung zu Amerikaner_innen werden.

Oftmals bildet die Schiffsüberfahrt dabei einen Raum im Dazwischen, der anderen sozialen Regeln folgt, in der etwa *Communitas* hergestellt werden kann. Laut Michel Foucault ist das Schiff ein heterotoper Raum, und damit in enger Verknüpfung zur Welt der Phantasie. In Migrationsbiographien kann das Schiff, wie Joachim Schlör schreibt, „Übergangssituation von einem Leben in das andere“ (2007:179) sein.

Das Schiff kann dabei nur zum Teil als gesonderter Raum verstanden werden, denn die Identifikations-, Imaginations- und Reflexionsprozesse beginnen weit vor der Abfahrt und sind bei Ankunft noch lange nicht abgeschlossen. Wir können also sagen, Migrant_innen bleiben oftmals jene von Victor Turner beschriebene Schwellenwesen, auch wenn das eigentlich liminale Stadium ihrer Überfahrt bereits hinter ihnen liegt.

Jedenfalls ist das Schiff eine spannende Sphäre, in der vieles möglich ist, in der viel gedacht, konstruiert und reflektiert wird. In den vorbeiziehenden Wolken erkennt man das alte und das neue Leben. Als Zeit des Wartens in Bewegung konfrontiert es die Passagier_innen mit den Fragen der Zukunft, der Vergangenheit, der Identität. Auf dem Schiff verdichtet sich der Migrationsprozess.



Literatur

- Bammer, Angelika. 1994. 'Mother Tongues and Other Strangers. Writing 'Family' across Cultural Divides', in *Displacements. Cultural Identities in Question*, ed. by Angelika Bammer (Wisconsin: Indiana University Press), pp. 90-109.
- Dony, Christophe. 2012. 'Moving between worlds: The Arrival', *The comic grid. Journal of Comics Scholarship* 2012 (1), pp. 252-255.
- Foucault, Michel. 1984 (1967). 'Von anderen Räumen', in *Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*, herausgegeben von Stephan Günzel und Jörg Dünne (Frankfurt am Main: Suhrkamp), pp. 317-327.
- Höppner, Stefan. 2013. 'Ohne Worte: Erzählweisen des Fremden in Shaun Tans The Arrival', in *Comic und Literatur. Konstellationen*, herausgegeben von Monika Schmitz-Emans (Berlin/Boston: De Gruyter), pp. 136-166.
- Schlör, Joachim. 2007. 'Konstruktionen und Imaginationen vom Heiligen Land im deutschen Judentum. Berichte von unterwegs', *Aschkenas. Zeitschrift für Geschichte und Kultur der Juden* 17(1), pp. 167-183.
- Schlör, Joachim. 2014. 'Solange wir an Bord waren, hatten wir eine Heimat'. Reisen als kulturelle Praxis im Migrationsprozess jüdischer Auswanderer', in *Mobilitäten! Jahrbuch für Reise und Tourismusforschung 2014*, herausgegeben von Johanna Rolshoven et. al. (Berlin: Metropol), pp. 226-246.
- Steidl, Annemarie. 2007. 'Auf dem Weg in die >Neue Welt<. Jüdische MigrantInnen als Teil transatlantischer Wanderungen aus der Habsburgermonarchie', in *Neuland. Migration mitteleuropäischer Juden (= Juden in Mitteleuropa Jg. 2007)*, pp. 53-62.
- Tan, Shaun. 2006. *Là où vont nos pères*. Graphic Novel (Paris: Dargaud)
- Tan, Shaun. o.J. *Comments on The Arrival*, <<http://www.shauntan.net/books/the-arrival.html>> [Zugriff: 14.12.2014]
- Turner, Victor. 1989. *Das Ritual. Struktur und Anti-Struktur* (Frankfurt am Main: Campus)
- Van Gennep, Arnold. 1986 (1909). *Les rites de passage* (Frankfurt am Main: Campus)

Anschrift der Autoren

Anja Fuchs cand. MA, anja_fuchs@ymail.com
Robin Klengel cand. MA, robin.klengel@edu.uni-graz.at



“There are no cats in America!”

The sea voyage in Don Bluth’s “*An American Tail*” and Shaun Tan’s “*The Arrival*” as representation of liminal migration experiences

Extended Abstract

Anja Fuchs and Robin Klengel

Migration goes beyond a simple movement from place A to place B; it is a process more complex than the seemingly simple act of physical transition from one point to another. Many studies over the last few years have focused on the social dimensions of migration, beginning with the decision to migrate to the challenges migrants face in their new environments. An often overlooked but nonetheless important part of migration is the space between: the journey, the travel, the movement per se. Taking a closer look at this part of migration reveals a very specific and unique cultural sphere that in many ways can be understood as paradigmatic for the migration process as a whole.

The article specifically focuses on ships and their representations, a means of transport that in many ways is closely tied to imaginings of migration. Using the example of two representations of migration, the article analyzes this sphere, asking what qualities this specific cultural momentum carries and how those experiences are represented in media depictions of migration.

The first example used in the article is the graphic novel *The Arrival* by the Australian artist Shaun Tan. Tan spent extensive time researching the broad topic of migration, aspiring to create a story that represents migration as a universal experience. *The Arrival* offers its readers an opportunity to understand the complex process of migration and its specific challenges. By creating an entirely fictional setting, Tan offers readers an idea of what it might mean to arrive in an unfamiliar environment. Habits, routines, norms, even the most basic symbols remain undecodable. In Tan’s graphic novel, the ship plays a vital part in the migration process. Tan depicts it as a place of contemplation, giving the protagonist time to both reflect on the past and imagine the future. The state of one’s imagination oscillating between memories, hopes, and fears is symbolized through widespread images of the clouds the protagonist observes while on board. Although the migrant community is portrayed as largely homogeneous, the people seem to remain aloof from one another; they are united by circumstances, but alone in their own thoughts and reflections.

The second example is the animated film *An American Tail*, directed by Don Bluth. It tells the story of a Jewish family of mice that decides to migrate to America in order to escape anti-Jewish pogroms, symbolized by cats. In the movie the ship is first portrayed as an exciting place of adventure that soon shifts to a place of endurance and waiting, functioning as a turning



point in the dramaturgy. At first, euphoria and hopefulness shape the picture, but in a sudden turnabout the hardships of the travel (the boredom, illness, and lack of privacy) become central to the story. All the while, the mouse migrants on board are portrayed as a heterogeneous group that is united by similar circumstances. They have all had to flee from their homes due to persecution; they have all suffered massive losses and now share the hope for a better future. Just as in Tan's graphic novel, the ship is a place of deceleration, offering the protagonists plenty of time to think and process events. Reflections on the painful past are depicted and hopeful idealizations of the future are shown: they chorus, "There are no cats in America!"

A useful tool in analyzing these representations is Victor Turner's concept of *liminality*, which also includes his concept of *communitas*. It is based on Arnold van Gennep's research on *rites of passage*, which accompany social change and help individuals transition from one social position to another. Turner focuses on the time of the in-between, in which individuals have already left their former social positions but have not yet taken on new ones: the phase that van Gennep called *liminality*. Turner states that individuals living in the state of *liminality*, the "threshold people," sometimes live in a specific social formation called *communitas*. *Communitas* is understood as a community that is barely structured, if at all, and often stands in opposition to the dominant hierarchical society.

The second concept discussed in the article is Michel Foucault's *heterotopia*. Foucault introduces this terminology to describe places that are fundamentally different from other places in the sense of being a physical representation of a utopia. Those places of otherness often stand both in opposition and in relation to the hegemonic order and are signified by various attributes. Among other things, a *heterotopia* is signified by a very specific and limiting form of access, as well as a break with traditional time. It comes as no surprise that Foucault himself referred to the ship as "the greatest reserve of the imagination" and as "the heterotopia par excellence."

The ship is a place outside of all places, offering passengers a specific space to reflect and imagine, often in the company of people in similar situations – even if the context they come from might vary drastically from one's own. Arguably, one might say that leaving behind one's former social position starts before boarding the ship, just as taking on one's new social position does not happen simply by disembarking. It is hard to deny, however, that the sphere of transition is of prime importance and that it includes separation, *liminality*, and reaggregation. On board, the process of migration with all its momentums and qualities is experienced in condensed form, standing paradigmatically (and also symbolically) for the migration process in its entirety.

Extended Abstract of:

Anja Fuchs, Robin Klengel, "There are no cats in America!" Szenen der Schiffsüberfahrt in Don Bluths "An American Tail" und Shaun Tans "Ein anderes Land" als Repräsentationen einer liminalen Migrationserfahrung, *Mobile Culture Studies. The Journal* 1, 2015. <<http://unipub.uni-graz.at/mcsj>>

Authors' addresses

Anja Fuchs cand. MA, anja_fuchs@ymail.com

Robin Klengel cand. MA, robin.klengel@edu.uni-graz.at



An Bord des Lebens

Die Schiffspassage deutscher Juden nach Palästina 1933 bis 1938 als Übergangserfahrung zwischen Raum und Zeit

David Jünger

Abstract This article deals with the passage of German Jews to Palestine between 1933 and 1938 and concentrates on the ship passage itself. I focus on the stories, descriptions and reflections of the travelers that can be found in diaries, letters, travelogues, or even novels, which some of them wrote after the trip. On the ship these travelers found themselves torn between different spaces: Europe, Asia, and “the Orient” and also between different times: the Old Europe of the enlightenment of the individual and the New Jewish Homeland of the redemption of the Jewish collective. The overall topic that came to the fore in the reflections of the travelers is the search for the meaning of contemporary Jewish life as well as future prospects under worsening conditions not only in Germany but also in many other parts of Europe.

Keywords sea voyage, in-betweenness, transition, German Jews, Palestine



Reise nach Palästina

Am 13. März 1937 verließen die Eheleute Gertrud und Willy Cohn ihre Heimatstadt Breslau und begaben sich auf eine mehrwöchige Urlaubsreise zu ihren Söhnen Wolfgang und Ernst. Der älteste Sohn Wolfgang hatte Breslau Ende April 1933 kurz vor seinem 18. Geburtstag verlassen, um in Paris zu studieren. Der jüngere Sohn Ernst besuchte zunächst ein zionistisches Hachschara-Lager, bevor er im März 1935 im Alter von 15 Jahren nach Palästina emigrierte, wo er im Kibbuz Givat Brenner lebte. Nach ihrer Abreise aus Breslau fuhren Willy und Gertrud Cohn zunächst nach Paris, wo sie einige Tage bei Wolfgang verweilten. Von Paris führte sie die Reise weiter nach Marseille. In der französischen Hafenstadt schifften sie sich schließlich am 18. März auf die *Marietta Pascha* mit dem Ziel Palästina ein. Vor ihnen lagen nun sieben aufregende Wochen auf dem Schiff und im Land, bevor sie am 8. Mai 1937 nach Breslau zurückkehren sollten. Von den Stationen, Ereignissen und Erlebnissen der Reise berichtete Willy Cohn in seinem Tagebuch, das als eines der wichtigsten jüdischen Selbstzeugnisse aus der Zeit des Nationalsozialismus gelten kann.¹

Die Wochen, die der Reise vorausgingen, waren von Vorfreude geprägt, der jedoch immer auch die Angst eingeschrieben war, dass die Reise doch noch scheitern könnte. Am 11. Februar 1937 notierte Cohn: „Vor einer so großen Reise sind unendlich viel Einzelheiten und Formalitäten zu erledigen; Visa, Devisengenehmigungen, und wenn das auch alles das Reisebüro Cohn erledigt, so muß man doch dahinter sein, um alles zusammenzuhaben; denn wehe, wenn heute irgend ein Stempel fehlt an irgendeiner Grenze; aber es macht doch auch Freude, diese Vorbereitungen treffen zu dürfen, und man hofft, daß nun alles glatt gehen wird.“² Doch bereits eine Woche später tauchten neue Probleme auf, es gäbe „inzwischen wieder große Schwierigkeiten mit der Beschaffung des palästinensischen Visums!“³

Doch auch diese nicht näher benannten Schwierigkeiten sollten schließlich aus dem Weg geräumt werden. Cohns gelangen sowohl die Beschaffung der Papiere als auch die Regelung der Devisenangelegenheiten. Für die Zeit der Reise war das Ehepaar zum ersten Mal seit langem der Enge des nationalsozialistischen Deutschlands entkommen. In den Monaten und Jahren zuvor hatte Willy Cohn mit Depressionen und einer immerwährend angeschlagenen Gesundheit zu kämpfen gehabt. Nun fühlte er sich jedoch befreit und euphorisiert. Schon nach wenigen Tagen auf dem Schiff notierte er in sein Tagebuch: „In mir ist es voll von feierlichen Gefühlen auf dieser Reise, so eine Stimmung wie sie Walther von der Vogelweide in seinem Glauben im Kreuzzuglied ausgedrückt hat. [...] Es ist doch der Traum des Lebens, der in Erfüllung geht.“⁴

Die Reise der Cohns mutet aus heutiger Perspektive seltsam an: ein jüdisches Ehepaar, das im Jahr 1937 von Deutschland aus auf eine Urlaubsreise nach Frankreich und Palästina geht, um wenige Wochen später in den nationalsozialistischen Terrorstaat zurückzukehren. Und doch handelt es sich hierbei durchaus um keinen Einzelfall, sondern um ein verbreitetes Phänomen. Derartige Reiseaktivitäten deutscher Juden sind vermehrt seit dem Beginn der

1 Für diese und folgende Ausführungen: Cohn, Willy. 2006. *Kein Recht, nirgends. Tagebuch vom Untergang des Breslauer Judentums 1933–1941*, Band 1, herausgegeben von Norbert Conrads (Köln/Weimar/Wien: Böhlau).

2 Eintrag vom 11. Februar 1937, in: ebd., S. 379 f.

3 Eintrag vom 19. Februar 1937, in: ebd., 381.

4 Eintrag vom 22. März 1937, in: ebd., 388.



dreißiger Jahre zu verzeichnen. Von 1936 an lässt sich gar von einer regelrechten Reisewelle sprechen. Der *Zentralausschuss für Hilfe und Aufbau*, die Dachorganisation für die jüdische Wohlfahrt, nannte in seinem Arbeitsbericht 1937 die Zahl von 400 bis 500 Reiseanträgen, die monatlich beim Palästinaamt eingingen. Um den Ansturm bewältigen zu können, richtete das Amt daraufhin sogar eine Touristikabteilung ein und bot „zehntägige Informationsrundreisen durch das Land“ an.⁵ Die deutschen Behörden genehmigten derartige Reisen für gewöhnlich, wenn die Antragsteller versicherten, sie zur Vorbereitung der eigenen Ausreise nutzen zu wollen. Das Verfahren war jedoch kompliziert und die Finanzierung bereitete größere Probleme, da bei einem solchen Reisezweck lediglich ein Freibetrag von zehn Reichsmark mitgeführt werden durfte.⁶

Auch wenn die Auswanderungsvorbereitung der offizielle Reisegrund war, verfolgten die Reisenden häufig jedoch ganz andere Ziele. Während die einen den Trip durchaus als konkrete Vorbereitung ihrer angestrebten Auswanderung nutzen wollten, suchten andere zunächst einmal das Potential des Landes zu erkunden. Eine dritte Gruppe wiederum verfolgte lediglich das Ziel, die Verwandten zu besuchen sowie Land und Leute kennenzulernen.

Auch wenn somit die jeweilige Motivation der Reise sehr verschieden sein konnte, war die Erfahrung des Übergangs jedoch ein verbindendes Element. In der Konstellation der Überfahrt vom nationalsozialistischen Deutschland ins britische Mandatsgebiet Palästina verschränkten sich derart viele Übergangsprozesse, dass sich die Reisenden einer tieferen Reflexion über deren Bedeutung kaum entziehen konnten. Die Schiffsreise schien in einem Zwischenraum und einer Zwischenzeit zu liegen: zwischen individueller sowie jüdisch-kollektiver Vergangenheit und Zukunft, zwischen Europa und Asien, zwischen Okzident und Orient, zwischen Liberalismus und Nationalismus, zwischen gestern und morgen. Die Schiffspassage als solche war dabei die Übergangserfahrung in Reinform, die die Reisenden in den Bann der Reflexion schlug.

Diese Erfahrung zu analysieren, oder die Reisen selbst in den Blick zu nehmen, ist bisher kaum versucht worden. Meist enden historische Erzählungen mit der Abfahrt, dem Verlassen des Alten oder sie beginnen mit der Ankunft, dem Beginn des Neuen. Das Dazwischen hingegen bleibt häufig nebulös. Nicht selten endet ein Kapitel mit der Abfahrt im Hafen, um das folgende Kapitel mit der Ankunft am neuen Ort beginnen zu lassen. Insbesondere die Palästinareisen, die als Urlaubsreisen mit einer Rückkehr ins nationalsozialistische Deutschland verbunden waren, scheinen sich dem historischen Verständnis zu entziehen. Es gibt einige wenige Arbeiten, die sich mit jüdischen Reisenden und ihren Reisen beschäftigten, dabei jedoch eine größere Zeitspanne umfassen oder allgemeine Fragen verhandeln.⁷ Nur wenige Arbeiten jünge-

5 *Arbeitsbericht des Zentralausschusses für Hilfe und Aufbau bei der Reichsvertretung der Juden in Deutschland für das Jahr 1936*, 29.

6 Cohn, Heinz, und Erich Gottfeld. 1938. *Auswanderungs-Vorschriften für Juden in Deutschland* (Berlin: Jastrow), 11–14.

7 Roemer, Nils. 2009. 'Jewish Traveling Cultures and the Competing Visions of Modernity', *Central European History* 42(3), 429–449;

Marzano, Arturo. 2013. 'Visiting British Palestine: Zionist Travelers to Eretz Israel', *quest. Issues in Contemporary Jewish History* 4(6), 174–200; Kaiser, Wolf. 1992. *Palästina – Erez Israel. Deutschsprachige Reisebeschreibungen jüdischer Autoren von der Jahrhundertwende bis zum Zweiten Weltkrieg* (Hildesheim/Zürich/New York: Georg Olms Verlag);

Kaiser, Wolf. 1992. 'The Zionist Project in the Palestine Travel Writings of German-speaking Jews', *Leo Baeck*



ren Datums nehmen auch die Schiffspassage als solche in den Blick, untersuchen sie mit einem sozial- und mentalitätsgeschichtlichen Zugriff und erweitern damit das Verständnis von Übergangs- und Transformationsprozessen insbesondere in den dreißiger Jahren.⁸ Joachim Schlör war es schließlich, der zuletzt die Etablierung der „Jewish Maritime Studies“ forderte.⁹

Von der Utopie zur Wirklichkeit

Um die Palästinafahrten der dreißiger Jahre zu verstehen, sollte zunächst der Blick auf die Funktion des deutschen Zionismus zu Beginn des 20. Jahrhunderts gelenkt werden. Dieser war von Beginn an überwiegend Kulturzionismus bzw. Nationaljudentum und richtete sich mit seinem Modell der „Gegenwartsarbeit“ auf das jüdische Leben in der Diaspora.¹⁰ Der Aufbau Palästinas zu einer jüdischen Heimstätte wurde zwar auch von deutschen Zionisten unterstützt und gefördert, an Übersiedlung dachten jedoch die wenigsten. Auf dem Posener Delegiertentag von 1912 wurde eine Resolution verabschiedet, in der die Übersiedlung nach Palästina zur Lebensaufgabe eines jeden deutschen Zionisten erklärt wurde.¹¹ Dieser Proklamation zum Trotz wanderten auch weiterhin nahezu keine deutschen Juden nach Palästina aus. Bis zum Jahr 1933 waren lediglich 2.000 deutsche Juden nach Palästina emigriert, von denen viele – genaue Zahlen sind nicht bekannt – das Land nach geraumer Zeit wieder verließen.¹² Palästina hatte für den deutschen Zionismus in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts eine doppelte Bedeutung. Zum einen wurde es als realer Zufluchtsort und Schutzasyl für die notleidenden Judenheiten Ost- und Südosteuropas verstanden. Zum anderen war es aber auch der Boden, auf dem dereinst das Heilige Land Erez Israel entstehen sollte. Erez Israel hatte zu dieser Zeit aber vorwiegend eine symbolische Bedeutung. Es war ein Begriff, eine Utopie, eine Vision – mehr Vorschein auf das Zukünftige als Abbild des Bestehenden. Die Anrufung des Heiligen

Institute Yearbook 37, 261–286.

- 8 Schlör, Joachim. 2003. *Endlich im Gelobten Land? Deutsche Juden unterwegs in eine neue Heimat* (Berlin: Aufbau-Verlag);
Schlör, Joachim. 2005. ‚Auf dem Schiff‘, in Moshe Zimmermann und Yotam Hotam, Hgg., *Zweimal Heimat. Die Jekkes zwischen Mitteleuropa und Nahost* (Frankfurt a. M.: Beerenverlag), 121–125;
Siegel, Björn. 2014. ‚Die Jungfernfahrt der „Tel Aviv“ nach Palästina im Jahre 1935. Eine „Besinnliche Fahrt ins Land der Juden“?‘, in Miriam Gillis-Carlebach und Barbara Vogel (eds.), *„Ihre Wege sind liebliche Wege und all ihre Pfade Frieden“ (Sprüche 3, 17). Die Neunte Joseph Carlebach-Konferenz. Wege Joseph Carlebachs. Universale Bildung, gelebtes Judentum, Opfergang* (München/Hamburg: Dölling und Galitz), 106–125;
Sonder, Ines. 2013. ‚Reise ins Heilige Land. Die Palästinafahrt von Franz Werfel und Alma Mahler im Jahre 1925‘, *DAVID. Jüdische Kulturzeitschrift* 25(96), 56–58.
- 9 Schlör, Joachim. 2012. ‚Towards Jewish Maritime Studies‘, *Jewish Culture and History* 13(1), 1–6.
- 10 Zur Geschichte des deutschen Zionismus: Eloni, Yehuda. 1987. *Zionismus in Deutschland. Von den Anfängen bis 1914* (Gerlingen: Bleicher);
Lavsky, Hagit. 1996. *Before Catastrophe. The Distinctive Path of German Zionism* (Jerusalem: Magnes Press);
Poppel, Stephen. 1976. *Zionism in Germany, 1897–1933. The Shaping of a Jewish Identity* (Philadelphia: Jewish Publication Society of America).
- 11 ‚Beschluss des 13. Delegiertentages der ZVfD [Zionistischen Vereinigung für Deutschland] vom 28. Mai 1912‘, in Jehuda Reinharz, Hg., *Dokumente zur Geschichte des deutschen Zionismus, 1882–1933* (Tübingen: Mohr Siebeck, 1981), 106.
- 12 Stone, Lilo. 1997. ‚German Zionists in Palestine before 1933‘, *Journal of Contemporary History* 32(2), 171–186;
Sonder, Ines. 2014. ‚Das wollten wir. Ein neues Land ...‘. Deutsche Zionistinnen als Pionierinnen in Palästina, 1897–1933‘, *Medaon. Magazin für jüdisches Leben in Forschung und Bildung* 8(14), 1–14, online unter: http://www.medaon.de/pdf/MEDAON_14_Sonder.pdf [10. März 2015].



Landes sollte unmittelbare Auswirkung auf das Leben in der Diaspora haben. Erez Israel war somit Sinnbild für die Erlösung des jüdischen Volkes als weltlicher Nation, die es aber zunächst in der Diaspora herzustellen galt. Der zionistische Rabbiner Joachim Prinz erinnerte sich 1980 rückblickend an den deutschen Zionismus der dreißiger Jahre, dessen beinahe prominentester Vertreter er war: „We didn't think of going to Palestine, because we didn't think the state could ever be created. As a matter of fact, the fact that it could not be created was part of our [...] ideology. The impossibility of Zionism was the beauty of it, that it could not be concretized. It was a very unconcrete, non-concrete, very idealistic, very romantic thing, a flag, a song.”¹³ Die Schönheit, der Glanz des Zionismus bestand also – in den Worten von Prinz – aus seinem utopischen Potential, seiner unbestimmten, idealistischen Bedeutung. Das utopische Erez Israel des deutschen Zionismus war somit kaum verbunden mit dem realen Palästina des Osmanischen Reichs bzw. des späteren britischen Mandatsgebiets.

Dies sollte sich erst ab den frühen dreißiger Jahren ändern, als die politischen Verhältnisse in Deutschland Emigration zunehmend zu einer Option der je individuellen Lebensplanung werden ließen und damit aus Palästina ein potentiell Einwanderungsland machten. Entgegen einer verbreiteten Annahme war dafür jedoch nicht der 30. Januar 1933, sondern bereits die politische Entwicklung in Deutschland seit Ende 1929 ursächlich.¹⁴ Immer mehr deutsche Juden wollten nun Palästina aus einem Ort der Imagination in einen realen Ort der individuell-eigenen oder kollektiv-jüdischen Zukunft transformieren. Zunächst existierte jedoch nur ein großes Fragezeichen: Was ist das, Palästina?

Victor Klemperer, der zwar bereits 1912 zum Protestantismus konvertiert war, von den Nationalsozialisten jedoch wieder zu einem Juden gemacht wurde, machte vermutlich 1933 die erste „Bekanntschafft“ mit Palästina, von dem in seinem Freundes- und Bekanntenkreis jetzt so viel die Rede war. In sein Tagebuch notierte er am 9. Juli des Jahres: „Es soll etwa die Größe der Provinz Ostpreußen haben.“¹⁵ Auch Gabriele Tergit, die 1933 nach Palästina emigrierte, notierte in ähnlicher Diktion: „Palästina ist ganz klein. Es ist so groß wie Sardinien oder eine deutsche Provinz.“¹⁶ Diesen Bemerkungen war die Überraschung über die reale Größe des Landes eingeschrieben, das um vieles kleiner war, als es die Vision vom Heiligen Land Erez Israel vermuten ließ. Diese Überraschung lässt sich auch bei vielen anderen deutschen Juden beobachten, die die historische, religiöse und symbolische Bedeutung des Heiligen Landes mit der tatsächlichen

13 Leo Baeck Institute New York (LBINY)/AR25385, Interview with Joachim Prinz, 4. September 1980, Transcript.

14 Zur Bedeutung der Spätphase der Weimarer Republik vgl. Mosse, Werner E., Hrsg. 1966. *Entscheidungsjahr 1932. Zur Judenfrage in der Endphase der Weimarer Republik*, 2., rev. und erw. Aufl. (Tübingen: Mohr Siebeck);

Niederland, Doron. 1996. *Juden aus Deutschland. Auswanderer oder Flüchtlinge? Emigrationsformen deutscher Juden zwischen den Weltkriegen*, Hebräisch (Jerusalem: Magnes Press).

15 Eintrag vom 9. Juli 1933, in Klemperer, Victor. 1996. *Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten, Teil 1: Tagebücher 1933-1941*, hrsg. von Walter Nowojski (Berlin: Aufbau-Verlag), 39.

Zu Klemperer vgl. Jacobs, Peter. 2000. *Victor Klemperer – im Kern ein deutsches Gewächs. Eine Biographie* (Berlin: Aufbau-Taschenbuch-Verlag);

Sepp, Arvi. 2009. ‚Zwischen Deutschtum und Judentum. Identität und Selbstentwurf in Victor Klemperers Tagebüchern der Nazizeit‘, in Petra Ernst und Gerald Lamprecht, Hrsg., *Konzeptionen des Jüdischen. Kollektive Entwürfe im Wandel* (Innsbruck: Studien-Verlag), 252–272.

16 Tergit, Gabriele. 1996. *Im Schnellzug nach Haifa*, mit Fotos aus dem Archiv Abraham Pisarek, hrsg. von Jens Brüning (Berlin: Transit), 25. Vgl. auch Wagener, Hans. 2013. *Gabriele Tergit. Gestohlene Jahre* (Göttingen: V&R unipress [u.a.]).



geographischen Größe Palästinas verwechselten. Palästina war also nah und fern in einem, vertraut und fremd zugleich. Jeder deutscher Jude kannte es und doch kannte es eigentlich niemand. Alle waren sie schon im Heiligen Land gewesen, in Gesängen, in Träumen, in Gebet und Gottesdienst – kaum jemand jedoch hatte schon einmal die profane Erde Palästinas, jene Mischung aus Wüste, Sümpfen und verstreuten kleinen Ansiedlungen, mit den eigenen Augen gesehen, mit den eigenen Füßen betreten. Der Münchner Autor Manfred Sturmman, der im Januar 1937 Palästina bereiste, schildert in seinem Reisebericht eindrücklich jene Kluft zwischen theoretischer Kenntnis und praktischer Anschauung:

„Wir sind gut orientierte Zionisten in Deutschland, und Palästina ist der Schwerpunkt unseres Lebens geworden; wir bemühen uns, über den Stand des Jischuws informiert zu sein, wir kennen seine Nöte und Fortschritte; wir haben Palästinakunde getrieben und Iwrit gelernt; wir kennen die Geschichte der Alijot. Aber was bedeutet dies alles bei der auf uns plötzlich einstürmenden Realität des Landes Wir sind wie blind Gewesene, die plötzlich das Sehen, wie lahm Gewesene, die plötzliche das Gehen gelernt haben.“¹⁷

Wie Sturmman wollten im Verlauf der dreißiger Jahre immer mehr deutsche Juden aus dieser Mischung aus religiösen Imaginationen und vagen Ahnungen nun endlich Gewissheit machen: Wie sieht es aus, dieses Land, das die Zukunft des jüdischen Volks zu sein verspricht und zugleich Zufluchtsmöglichkeit für die eigene, immer brüchiger werdende Existenz?

Dies geschah auf verschiedenen Ebenen. In der jüdischen Presse wurden Einzelberichte und Artikelserien über das ferne, unbekannt Land publiziert. In sieben Teilen berichtete unter anderem das *Israelitische Familienblatt* im Frühjahr 1935 unter der Überschrift „Besinnliche Fahrt ins Land der Juden. Reisebriefe unserer mit der ‚Tel-Aviv‘ nach Palästina entsandten Sonderberichterstatlerin Doris Wittner“.¹⁸ Ab Dezember 1935 folgte auch die zionistische *Jüdische Rundschau* mit einer fünfteiligen Reiseberichtserie „Briefe von einer Orientreise“.¹⁹ Gleichzeitig fanden landesweit Vorträge meist prominenter Palästinareisender statt und es erschienen Reiseleiter und Reiseberichte in Buchform.²⁰ Nicht zuletzt wurde der erste Palästinatonfilm „Land der Verheißung“ im Mai 1935 in Berlin, Breslau und Hamburg uraufgeführt.²¹ Am Wichtigsten war jedoch das eigene sinnliche Erleben: die Reise nach Palästina.

17 Sturmman, Palästinensisches Tagebuch, 5.

18 Die sieben Teile erschienen in den Ausgaben vom 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 23. April sowie 9. Mai 1935. Vgl. auch Siegel, „Die Jungfernfahrt der ‚Tel Aviv‘ nach Palästina im Jahre 1935“.

19 Die fünf Teile erschienen in den Ausgaben vom 3., 13. und 20. Dezember 1935 sowie vom 3. und 7. Januar 1936.

20 Sturmman, Manfred. 1937. *Palästinensisches Tagebuch. Aufzeichnungen einer Reise* (Berlin: Brandus); Ben-Gavriel, M[osche] Y[aakov]. 1938. *Kleines Palästinaabuch für empfindsame Reisende* (Mukatschewe [Mukačevó]: Nekudah-Verlag); Herrmann, Hugo. 1935. *Palästina heute. Licht und Schatten* (Tel-Aviv: Hamatarah); Cahnmann, Werner J. 2005. *Unruhe in Palästina. Reisebericht und Folgerungen aus dem Jahre 1936*, (Berlin 1936), in Werner J. Cahnmann, *Deutsche Juden. Ihre Geschichte und Soziologie*, hrsg. v. Judith Marcus und Zoltán Tarr (Münster: Westfälisches Dampfboot), 57–82.

21 Eloesser, Arthur. 1935. ‚Land der Verheißung. Der erste Palästina-Tonfilm‘, *Jüdische Rundschau*, 28. Mai 1935.



Auf dem Schiff: das jüdische Volk

Diese Reise war in nahezu allen Fällen ein großes Ereignis. Sie musste sehr detailliert und teilweise über Monate vorbereitet werden. Wie schon beim Ehepaar Gertrud und Willy Cohn gesehen, waren nicht nur Tickets, Visa und Devisen zu besorgen, sondern auch verschiedene andere Genehmigungen einzuholen: die wieder und wiederkehrenden obligatorischen „Stempel“, von denen nicht nur im Cohn’schen Tagebuch die Rede ist. Mit dem Zug ging die Reise dann in die italienischen oder französischen Hafenstädte, wo man sich einschiffte: auf die Mariette Pascha, die Palästina, die Tel Aviv oder eines der vielen anderen Schiffe.

Und dann begann sie, die Schiffspassage, die von Italien nach Palästina etwas mehr als eine Woche dauerte und die Reisenden faszinierte. Zunächst waren es die oberflächlichen Erscheinungen der Überfahrt, die auf die Reisenden wirkten. Martin Hauser, der im April 1933 Berlin verlassen hatte und sich nun Mitte Mai auf dem Schiff nach Palästina befand, um dort einzuwandern, notiert die Eindrücke der Überfahrt in sein Tagebuch:

„Ein Liegestuhl am Ende des Zwischendecks, über mir der hellblaue Himmel, darunter das dunkelblaue Meer, dessen Wellen vom Schiff durchschnitten werden, um mich herum eine ‚Masse Mensch‘. Wer kennt die Völker, nennt die Namen, die gastlich hier zusammenkamen? Chaluzim mit Rucksack, kurzen Hosen, offenen Hemden, Chassidim in schwarzen Anzügen mit Käppchen und Schläfenlocken, Mittelstandseinwanderer mit Familien, richtige Touristen aus westeuropäischen Ländern [...] – Alte und Junge, Sephardim und Ashkenasim, dieses Mal mit sehr hohem Prozentsatz an Flüchtlingen aus Deutschland.“²²

Immer wieder begegnen wir in den Selbstzeugnissen vom Schiff diesen auf den ersten Blick bloß deskriptiven Beschreibungen der Mitreisenden. In der Betonung ihrer Verschiedenheit spiegelte sich jedoch etwas anderes: die Hoffnung, Ahnung oder Gewissheit, es handele sich hierbei um etwas Einheitliches – um das derzeitige und zukünftige jüdische Volk. Willy Cohn notierte bereits am ersten Tag seiner Reise:

„Mit einem Rabbiner aus Jeruschalajim unterhalten, der zur Behandlung seiner Augen in Paris war, er spricht außer hebräisch deutsch, arabisch, französisch, jüdisch. Auch mit einem Chaluz aus dem Hunsrück und mit einem Matrosen aus St. Malo ins Gespräch gekommen. Viele Sprachen tönen an unser Ohr und man freut sich, wenn man sich in den verschiedensten verständigen kann.“²³

Auf Cohns zehntägiger Reise genoss er vor allem die Gespräche mit den verschiedenen Mitreisenden. Er wollte die Juden kennenlernen, die dereinst das jüdische Volk in einem jüdischen Gemeinwesen bilden sollten und er wollte prüfen, ob das jüdische Volk nicht schon jetzt bereit sei, die großen Aufgaben zu meistern, die ihm gestellt wurden. Am 21. März 1937 notierte er:

„Nach Tisch war ich auf dem Hinterdeck und habe dem Spiele der Soldaten zugesehen und mich mit den Chaluzim unterhalten. [...] Neben mir saß ein Junge, der vier Sprachen

²² Hauser, Martin. 1980. *Shalom al Israel. Aus den Tagebüchern eines deutschen Juden 1929–1967* (Bonn: Bundeszentrale für Politische Bildung), 56.

²³ Eintrag vom 18. März 1937, in *Cohn, Kein Recht, nirgends*, 386.



beherrschte. Die Chaluzim sagten, daß sie glaubten, daß das Material wieder besser würde, weil die Schlechten abspringen. Hoffentlich haben sie recht. Ich fühle mich unter diesen Menschen, die die Zukunft unseres Volkes gewährleisten, am wohlsten.“²⁴

Während er wiederholt die jugendlichen Pioniere aus den Hachschara-Lagern in höchsten Tönen lobte, waren ihm andere Mitreisende suspekt. Besonders seine Beschreibungen der osteuropäischen Juden, die auf dem Schiff reisten, sind dahingehend aufschlussreich. Wie so viele andere deutsche Zionisten verehrte er das osteuropäische Judentum aufgrund seiner Spiritualität und seines Volksbewusstseins. An früheren Stellen des Tagebuchs schreibt er beispielsweise von seinem Neid auf die „Ostjuden, [...] wie fest sie im Judentum verankert sind“²⁵, und von seiner Relektüre Schalom Aschs, die ihn bewegte: „Schalom Asch: Trost des Volkes, die Geschichte vom Sabbathjuden mit größter Bewegung zu Ende gelesen. Diese tiefe Religiosität des Ostjuden bringen wir kaum noch auf. Aber es müßte schön sein, so zu sein.“²⁶

Diese Bewunderung war jedoch vor allem eine theoretische, die tatsächlichen Begegnungen waren ihm zumeist befremdlich. Bereits am zweiten Tag der Reise notierte er: „Ein Ostjude aus Antwerpen glaubte sich an uns deutschen Juden etwas abwischen zu können. Ich sagte ihm Bescheid.“²⁷ Den Hiatus zwischen Theorie und Praxis benannte Cohn hier sogar selbst: „Wenn man auch die Ostjuden theoretisch liebt, man kann praktisch nicht mit ihnen auskommen, es fehlen eben die elementarsten zivilisatorischen Voraussetzungen.“²⁸ Sicherlich kamen hier die typischen Ressentiments der deutschen gegenüber den osteuropäischen Juden zum Tragen.²⁹ Entscheidender war jedoch, dass das Schiff als eine Art Bühne begriffen wurde, auf der die so unterschiedlichen jüdischen Menschen zusammentrafen, miteinander agierten oder sich grundsätzlich missverstanden. Das Leben auf dem Schiff war somit der Vorschein auf das zukünftige Leben des jüdischen Volkes. Bereits hier ließ sich ersehen, ob es das geben würde: den neuen jüdischen Menschen und das neue jüdische Volk. Cohn hatte am Ende der Reise hieran seine Zweifel. Er notierte:

„Starke Gegensätze zwischen Ost und West. Wo die Ostjuden den Westjuden eins abwischen können, dann tun sie es; sie dünken sich hoch erhaben! Hier sind doch große Spannungen, die sich im lebenden Geschlecht nicht werden überbrücken lassen, erst im nächsten. Gerade unsere Chaluzim haben doch ganz anders um ihre Erneuerung kämpfen müssen.“³⁰

Die Schiffspassage als Zwischenraum und Zwischenzeit

Waren die jüdischen Reisenden in den ersten Tagen der Fahrt noch von den verschiedenen Eindrücken des Schiffsalltags eingenommen, kamen sie schon bald innerlich zu Ruhe und hatten Gelegenheit, über die Reise und über sich selbst nachzudenken. Die Schiffspassage wurde

24 Eintrag vom 21. März 1937, in ebd., 388.

25 Eintrag vom 26. Juli 1934, in ebd., 140.

26 Eintrag vom 28. Juni 1935, in ebd., 248.

27 Eintrag vom 19. März 1937, in ebd., 387.

28 Ebd.

29 Aschheim, Steven E. 1981. *Brothers and Strangers. The East European Jew in German and German Jewish Consciousness, 1800–1923* (Madison: Univ. of Wisconsin Press).

30 Eintrag vom 25. März 1937, in Cohn, Kein Recht, nirgends, 391.



nun für viele zu einer beinahe metaphysischen Transzendenzerfahrung. Die Reisenden vertieften sich in die großen Fragen des Lebens, dachten nach über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, über sich selbst und das Judentum, und nicht zuletzt über allgemeine Fragen des Seins.

Das Schiff kann dabei als idealer Ort derartiger Betrachtungen gelten, ist es doch die seit Generationen wohl gebräuchlichste Metapher für das Leben überhaupt. Arthur Schopenhauers *Die Welt als Wille und Vorstellung* mag hier als eines von vielen Beispielen dienen, in denen die Metaphorik der Seefahrt Verwendung findet, um das Allgemeine des Lebens ansich zur Anschauung zu bringen:

„Das Leben selbst ist ein Meer voller Klippen und Strudel, die der Mensch mit der größten Behutsamkeit und Sorgfalt vermeidet, obwohl er weiß, daß, wenn es ihm auch gelingt, mit aller Anstrengung und Kunst sich durchzuwinden, er eben dadurch mit jedem Schritt dem größten, dem totalen, dem unvermeidlichen und unheilbaren Schiffbruch näher kommt, ja gerade auf ihn zusteuert, – dem Tode: dieser ist das endliche Ziel der mühsäligen Fahrt und für ihn schlimmer als alle Klippen, denen er auswich.“³¹

Hans Blumenberg, der eine Theorie der Metapher bzw. eine Metaphorologie entwarf, hat dieses Phänomen 1979 in seinem Werk *Schiffbruch mit Zuschauer* untersucht. Bereits auf der ersten Seiten heißt es:

„Der Mensch führt sein Leben und errichtet seine Institutionen auf dem festen Lande. Die Bewegung seines Daseins im ganzen jedoch sucht er bevorzugt unter der Metaphorik der gewagten Seefahrt zu begreifen. Das Repertoire dieser nautischen Daseinsmetaphorik ist reichhaltig. Es gibt Küsten und Inseln, Hafen und hohes Meer, Riffe und Stürme, Untiefen und Windstillen, Segel und Steuerruder, Steuermänner und Ankergründe, Kompaß und astronomische Navigation, Leuchttürme und Lotsen.“³²

Ist das Schiff Metapher für das Leben, wundert es kaum, dass auf der Schiffspassage das Leben zu sich selbst zu kommen schien. Die Reisenden waren nicht nur des unmittelbaren lebensweltlichen Alltags enthoben, sondern befanden sich auch in einer Sondersituation aus zeitlicher Entschleunigung und räumlicher Entgrenzung. Auf dem Schiff kam der Alltag zum Erliegen, man musste warten, bis die Überfahrt geschafft war, hatte Zeit nachzudenken und mit anderen Passagieren ins Gespräch zu kommen. Um einen herum gab es nichts als das Schiff und das Meer. Das Meer – hier das Mittelmeer – war dabei ein entgrenzter Raum, es lag zwischen den Kontinenten Europa, Asien und Afrika, es wurde als Kulturscheide verstanden zwischen Orient und Okzident und es war überdies exterritoriales Gebiet, frei von Staat und Nation – diesen Elementen, die sich in den dreißiger Jahren derart aggressiv gegen die Juden gewendet hatten. Herkunft und Ziel waren somit nicht nur zwei unterschiedliche geographische Orte, sondern auch verschiedene politische Räume, und mehr noch: verschiedene historische Zeiten. Deutschlands Sturz in die Barbarei des Nazismus wurde vielfach gleichgesetzt mit dem

³¹ Schopenhauer, Arthur. 1859. *Die Welt als Wille und Vorstellung*, dritte, verb. u. betr. verm. Auflage, Band 1 (Leipzig: Brockhaus), 369. Ich danke Alexandra Schauer für den Hinweis.

³² Blumenberg, Hans. 1979. *Schiffbruch mit Zuschauer: Paradigma einer Daseinsmetapher* (Frankfurt a. M.: Suhrkamp), 9. Ich danke Sebastian Tränkle für den Hinweis.



Untergang des Alten Europas, seiner politischen Kultur des Liberalismus, des Individualismus und seines Heilsversprechen der Emanzipation, das einzulösen es nicht imstande war. Palästina hingegen stand für das Neue, das aus den ‚Trümmern des Individualismus‘ hervorgegangene Gegenmodell: Das Versprechen auf Erlösung des Kollektivs statt Erlösung des Einzelnen.

In dieser Gegenüberstellung konnte die Aussicht auf den Zukunftsort, auf die Vision Palästina durchaus Emphase auslösen. Aber war Palästina zunächst nicht doch nur ein geographischer Ort bestehend aus Wüsten, Sümpfen und allgemeiner Rückständigkeit? Würde das Allgemeine, die Vision Palästina, ausreichen um das Besondere des kargen Alltags zu überschreiben? Diese Ängste waren auf der Schiffspassage allgegenwärtig und beeinflussten die Erwartungen auf das Neue Palästina. In den Begriffen des Alten Europas und Neuen Palästinas waren die unterschiedlichen zeitlichen Konfigurationen bereits in die räumlichen eingeschrieben. Palästina war eben kein klassischer Ort des Exils. Palästina war nicht nur jüdische Zukunft, es war auch und vor allem jüdische Vergangenheit. Mehr noch: Jüdische Zukunft sollte die Wiederbelebung und Transformation jüdischer Vergangenheit sein: die Einheit von Nation, Religion, Territorium und Staat.

Für die jüdischen Passagiere auf dem Schiff nach Palästina waren jene ineinander greifenden räumlichen und zeitlichen Konstellationen Ausgangspunkte tiefgreifender Überlegungen über ihren je eigenen Platz im Prozess des Übergangs. Sie richteten den Blick zurück in die eigene Vergangenheit, die bereits so fern schien, dachten nach über die Gegenwart, die ihnen zu entgleiten drohte und versuchten die Zukunft zu antizipieren, die ihnen so groß aber unwirklich erschien. Und sie verbanden diese Überlegungen mit der Geschichte des jüdischen Volkes und ihrem eigenen Verhältnis dazu. Was hatte das Vergangene, das Alte Europa, Deutschland den Juden gegeben und was hat es ihnen genommen? Was würde die Zukunft bringen, für sie selbst, für das Judentum, für die Menschheit?

Die deutschsprachige israelische Schriftstellerin Jenny Aloni wuchs als Jenny Rosenbaum in Paderborn auf, lebte von 1935 bis 1936 im Hachschara-Lager Gut Winkel, von 1936 bis 1939 in Berlin und konnte Ende 1939 nach Palästina emigrieren. Ihre Erlebnisse hielt sie in einem Tagebuch fest, das posthum veröffentlicht wurde.³³ Im November 1939 erreichte sie die italienische Hafenstadt Triest, von wo aus sie nach Palästina übersetzen sollte. In ihrem letzten Tagebucheintrag vor der Abreise schrieb sie: „Ich werde nicht viel dazu kommen Aufzeichnungen zu machen. Die Kinder nehmen meine ganze Kraft in Anspruch. Daran zu denken dass man auf der Brücke zwischen zwei Ländern steht, dazu bleibt kein Raum.“³⁴ Auch wenn sie selbst also keine Aufzeichnungen vom Schiff hinterließ, verarbeitete sie die Erfahrungen der Reise und der Ankunft später in dem autobiographischen

Roman *Zypressen zerbrechen nicht*.³⁵ Der Roman schildert die Emigration der jungen Helga – die ihren Namen noch auf dem Schiff in Hagar ändert – nach Palästina und beginnt mit der Schiffspassage und den Reflexionen darüber, wofür im Tagebuch kein Raum war: über das Schiff als Brücke zwischen zwei Ländern, zwei Räumen, zwei Zeiten. Die ersten Szenen spielen auf dem Deck des Schiffs, das sich Kreta nähert. Ein fremder, pfeifenrauchender Mann

33 Aloni, Jenny. 2006. „Ich muss mir diese Zeit von der Seele schreiben“. *Die Tagebücher 1935–1993: Deutschland – Palästina – Israel*, hrsg. v. Hartmut Steinecke (Paderborn/München/Wien/Zürich: Ferdinand Schöningh).

34 Ebd., 159.

35 Aloni, Jenny. 1961. *Zypressen zerbrechen nicht. Roman* (Witten/Berlin: Eckart Verlag). Ich danke Joachim Schlor für den Hinweis auf den Roman.



zeigt auf die Insel und sagt zu Helga: „Das ist das Ende von Europa. Gott sei Dank, daß es zu Ende ist. [...] Europa ist vorbei, abgetan und erledigt. [...] In vier Tagen sind wir in unserem Land.“³⁶ Helga lauscht den Worten des Mannes, die ihr jedoch seltsam erscheinen: „Wie konnte sie sagen, Europa sei abgetan und erledigt, wenn es noch in ihr saß, wenn sie selber nichts war als Europa? [...] Wie begann man ein neues Kapitel, wenn das alte noch nicht abgeschlossen war, vielleicht niemals abgeschlossen werden konnte?“³⁷ Helga spürte, dass ihre eigene Existenz sich aus diesem Alten Europa zusammensetzte und dass Palästina, von dessen Besiedlung die Zionisten als einer Rückkehr sprachen, ihr nichts sagte. Der Pfeifenraucher sprach von „unserem Land“, das in vier Tagen erreicht sei. Helga hingegen zweifelte: „Unser Land, unser Land, hallte es in Helga nach. Sie versuchte sich dabei etwas vorzustellen, etwas zu empfinden. Sie hatte darüber gelesen und erzählen gehört. Sie hatte begonnen, die Sprache zu lernen, sogar gute Fortschritte in ihr gemacht. Aber es gelang ihr nicht, sich dabei etwas vorzustellen. Sie vermochte nichts dabei zu empfinden.“³⁸

Während Helga zweifelte, waren viele andere Reisende tief ergriffen von der Faszination des Heiligen Landes. In verschiedenen Selbstzeugnissen spiegelt sich diese Ergriffenheit im Pathos von ‚Heimkehr‘ und ‚Erlösung‘. Paul Mühsam verließ 1933 Deutschland, um nach Palästina zu emigrieren. In sein Tagebuch notierte er am 19. September des Jahres: „Gegen 4 Uhr Ankunft in Haifa. ... Eine neue Welt tut sich auf. Orient. Ich sehe alles wie im Traum, wie ein Nachtwandler. ... Haifa ist eine werdende Stadt, wie Palästina ein werdendes Land.“³⁹ In seinen später angefertigten Erinnerungen hat Mühsam den Moment der Landung in Haifa noch einmal mit Pathos angereichert:

„Eine neue Welt tat sich vor uns auf. Von der Ungewohntheit und Buntheit der Bilder überwältigt, die sich vor uns entrollten, sah ich alles wie im Traum und ging wie ein Nachtwandler umher. Wir waren am Ziel. Palästina, du legendenumwobenes, einzigartiges Land, den meisten Völkern auf Erden heilig, aus der Urgeschichte der Menschheit geheimnisvoll in die Gegenwart ragend, wir standen auf deinem von unendlich viel Blut aus zahllosen Kriegen und Verfolgungen getränkten und dennoch geweihten Boden. Seit das Reich zerfiel, von dem aus Gott seinen Einzug in die Herzen der Menschen hielt, sind Tausende frommer Juden zu dir gepilgert, um auf den Trümmern deiner vergangenen Herrlichkeit zu sterben, in deiner geheiligten Erde begraben zu werden. Wir aber waren gekommen, um zu leben. Und nun umgabst du uns, du wunderlich buntes Land, wo man noch jetzt die Bibel erlebt, wo man allenthalben auf ehrwürdige Stätten stößt, wo man noch heute wie vor dreitausend Jahren Rahel zum Brunnen gehen sieht, um Wasser zu schöpfen und mit dem Krug auf dem Kopf in rhythmischen Gang über Feld heimwärts zu schreiten. Wir hatten zurückgefunden zu dir, du Land unserer Väter, und wir legten wandermüde unser Haupt mit all unserem Hoffen in deinen Schoß.“⁴⁰

36 Ebd., 7–9.

37 Ebd., 8.

38 Ebd., 9.

39 Mühsam, Paul. 1978. *Mein Weg zu mir. Aus Tagebüchern*, hrsg. u. komm. v. Else Levi-Mühsam, Geleitwort v. Werner Volke (Konstanz: Rosgarten Verlag), 171.

40 Mühsam, Paul. 1989. *Ich bin ein Mensch gewesen. Lebenserinnerungen* (Berlin: Union Verlag), 255.



In Mühsams Beschreibung fließen im Boden Palästinas die heroische Vergangenheit des jüdischen Volkes, die bunte, mannigfaltige Gegenwart sowie die lebendige Zukunft ineinander. In ähnlicher Weise fühlte auch Willy Cohn als er vor Alexandria die Küste Ägyptens erreichte. In sein Tagebuch notierte er nun ein kurzes Gedicht, das erst in seiner Vollständigkeit die mythische Faszination zum Vorschein bringt:

„In Ägypten

Als vor unendlicher langer Zeit
Die Väter einst aus diesem Lande zogen
Was wußten sie, ob einst im anderen Kleid
Die Kinder einst aus andrem Lande flogen
Wir wandern nun schon lange durch die Lande
Wir sahn der Könige kommen und ihr Gehen
Wir waren frei, wir trugen schwere Bande
Und unser Leben war nicht immer schön.

Nun sammelt man uns ein zu unserer Erde
Und viele folgen diesem Rufe gern
Auf daß aufs Neue dieses Volk nun werde
Vertrauen wir dem G'tte, unserem Herrn.
Mizrajim, ist das letzte auf der Reise
wie einstmals es am Anfang lag
Wir gehen heute gewiß ein wenig weise
Und von Jerusalem grüßt schon ein neuer Tag!⁴¹

Diesen Gefühlsregungen bei der Anfahrt auf das Heilige Land konnte sich kaum jemand entziehen. Der Berliner Pädagoge Heinemann Stern hatte sich mit seiner Frau 1938 auf eine Urlaubsreise nach Palästina begeben. Sterns Erlebnisse verarbeitete er in seinen Memoiren, die im Jahr 1970 erschienen. Stern war jeder zionistischen Neigung unverdächtig, machte sich immer wieder über den Zionismus, die Zionisten sowie das jüdische Palästina lustig und betonte an verschiedenen Stellen demonstrativ, er habe sich lediglich auf einer Vergnügungsreise zu seinen Kindern befunden. Aber selbst Stern musste bei der Anfahrt auf Palästina emotionale Ergriffenheit konzedieren:

„Palästina! Heiliges Land! Gelobtes Land! Land der Väter, Land der Kinder! Erez Israel! [...] Niemand, der nicht von den alten Gefühlen, die die Geschichte in jedem Juden, welcher Richtung und Partei er auch angehören möge, in diesem Augenblick auslösen muß, und von den jungen Empfindungen, die das bittere Erleben geweckt hat, in tiefster Seele bewegt wäre.“⁴²

41 Cohn, *Kein Recht, nirgends*, 390

42 Stern, Heinemann. 1970. *Warum hassen sie uns eigentlich? Jüdisches Leben zwischen den Kriegen*, hrsg. v. Hans Ch. Meyer (Düsseldorf: Droste), 256.



Die historische und religiöse Bedeutung des Heiligen Landes löste also bei vielen emphatisches Entzücken aus, während andere sich dadurch beinahe erdrückt fühlten. In der Figur der Helga in Jenny Alonis Roman *Zypressen zerbrechen nicht* schien bereits jene Problematik auf, die darin bestand, die Geschichte Palästinas mit dessen Gegenwart und der eigenen, individuellen Zukunft zu verbinden. Bei der Ankunft im Hafen wurde Helgas Gefühl der Dissonanz von abstrakter, allgemeiner Geschichte und konkreter, individueller Gegenwart noch einmal erneuert: „Als Fremde komme ich in das Land“, heißt es im Buch, „in dem früher einmal meine Vorfahren gelebt haben.“⁴³ Ganz ähnliche Überlegungen finden wir auch bei Lene Michael, die sich an Bord der Diana auf dem Weg nach Palästina befindet. Lene Michael ist die Protagonistin der Erzählung *Ein Schiff unterwegs* von Herbert Friedenthal, die noch 1938 in Berlin veröffentlicht wurde.

Die Erzählung ist eine glänzende zeitgenössische Auseinandersetzung mit der Schiffspassage und ihrer metaphysischen Aufladung. Lenes Überlegungen kreisen immer wieder um die Frage, in welchem Verhältnis sie selbst, als deutsche Jüdin, zu dem Land der Juden, seiner Geschichte und Gegenwart steht. An einer Stelle der Erzählung ist von der Verantwortung des Einzelnen die Rede:

„Ein Jude kann nach Palästina keine Vergnügungsreise machen. Eine Fahrt nach Palästina bedeutete für ihn eine Fahrt in die Herrlichkeit und Armseligkeit seines Volkes, stellte ihn vor Entscheidungen und Verantwortlichkeiten, immer vor Verantwortlichkeiten. Für alles, was dort geschah, war er zu seinem Teil verantwortlich. Es waren die Probleme seines eigenen Lebens, um die dort gekämpft wurde. Er konnte nicht als Tourist mit der Kamera in der Hand schwerelos durch die Landschaft gehen – er kam als das besorgte Mitglied der Familie, um sich Rechenschaft abzulegen von seinem Tun und dem Tun seiner Brüder.“⁴⁴

Die Metapher des Familienbesuchs soll auf die Intimität des Verhältnisses verweisen, eine Intimität, die jedoch zunächst nur theoretisch existierte. Niemand wusste das besser als Lene, die in *ihr* Land fuhr – ihr Land, das ihr jedoch völlig fremd war. Vor der Küste Palästinas versucht sie dieses seltsame Verhältnis noch einmal zu ergründen, das Verhältnis zwischen ihr als Individuum und ihr als Jüdin, zwischen der Geschichte des jüdischen Volkes und ihres eigenen Lebens:

„Lene hatte das Land ihrer Geburt, ihrer Sprache und ihrer Eltern hinter sich gelassen. Mit dem Land, das vor ihr lag, verband sie eine zweitausendjährige Geschichte. Sie war erst dreiundzwanzig Jahre alt, ihre Beziehung zu dem Lande somit neunzehnhundertsiebenundsiebzig Jahre älter als sie. Jetzt, da das Meer um sie brüllte und Europa mit jeder Stunde ferner wurde, fühlte sie, daß sie im Innersten nichts wußte von ihrer neuen Heimat, daß Geschichte und Landeskunde ihr das Land zwar zu einem vertrauten Begriff gemacht hatten – sie kannte den Begriff, aber nicht seine Sonne, seinen Staub, seine Steine, seine Wirklichkeit. Sie war dreiundzwanzig Jahre, in Europa aufgewachsen, und wenn es keine Gebete gegeben hätte und keine Bücher und keine Politik, hätte sie niemals etwas von

43 Aloni, *Zypressen zerbrechen nicht*, 30.

44 Friedenthal [Freedon], Herbert. 1938. *Ein Schiff unterwegs. Die Geschichte einer Überfahrt. Novelle* (Berlin: Goldstein, Jüdischer Buchverlag), 28 f.



diesem Lande erfahren.⁴⁵

Noch kannte Lene Michael die Wirklichkeit Palästinas also nicht. Sie war jedoch auf dem Weg, sich diese anzueignen. Davor lag die Schiffspassage über das Mittelmeer – eine Reise, die Lene Michael genauso in ihren Bann zog wie Gabriele Tergit, Heinemann Stern, Helga bzw. Hagar, Manfred Sturmman, Martin Hauser, Paul Mühsam oder Willy Cohn. Das Mittelmeer war dabei jener entgrenzte und entschleunigte Ort, der einem beinahe unwirklichen Mikrokosmos glich.

Die Bedeutung dieses Raums scheint in einer kurzen Passage in *Ein Schiff unterwegs* auf, als sich der Passagier Jeanne an Lene wendet und nachdenklich sagt:

„Vielleicht sollte man wünschen, das Schiff änderte seinen Kurs und setzte uns auf irgendeine unentdeckte Insel ab, die es gar nicht gibt, wo man keine Einwanderungsbestimmungen kennt und kein Staatsvolk, wo man nicht zur Minderheit gehört, es ist ein furchtbares Schicksal, überall zur Minderheit zu gehören, wo man sich einfach hinsetzt und da ist, einfach da ist, weiter nichts!“⁴⁶

In dieser Passage kommt die ganze Tragik jüdischer Existenz der dreißiger Jahre zum Vorschein. Denn nicht nur wurden Juden in Deutschland unterdrückt, auch in anderen Ländern, wie Österreich, Polen, Litauen, Lettland oder Rumänien verschlechterte sich die jüdische Situation im Verlauf der dreißiger Jahre auf dramatische Weise.⁴⁷ Während aus diesen Ländern die Juden hinausgedrängt wurden, fehlte es zunehmend an Möglichkeiten der Einwanderung – jenes Elements, das in der Vergangenheit immer wieder für Entlastung der jüdischen Positionen gesorgt hatte. In einem Bonmot jener Zeit hieß es, dass „die Welt vom jüdischen Standpunkt heute in zwei Kategorien von Ländern zerfällt, nämlich in solche, aus denen die Juden auswandern müssen und in solche, in die sie nicht einwandern können.“⁴⁸

Nicht nur die Situation in Deutschland war also prekär, sondern die globale Situation von Millionen Juden. Mitte der dreißiger Jahre konnte man in der deutsch-jüdischen Presse sogar wiederholt die Einschätzung lesen, die Lage der Juden Osteuropas sei katastrophaler als die der deutschen. Beispielhaft zeichnete im Mai 1937 Kurt Löwenstein in der *Jüdischen Rundschau* ein düsteres Szenario: „Zugleich aber wächst die Sorge in den jüdischen Gassen der Länder Ost- und Mitteleuropas, in denen die Masse des jüdischen Volkes zu Hause ist, die Not pocht an die Pforten und das Gespenst der Vernichtung geht um.“ Auch wenn die deutschen Juden unter „besonders prägnanten“ politischen Bedingungen leben müssten, sei „die Not der Juden in sozial-wirtschaftlicher Hinsicht in einigen Ländern des Ostens noch weit größer.“⁴⁹

Die Situation war also dramatisch, es war eine „Katastrophe vor der Katastrophe“, wie Dan Diner es nannte, als Juden aus den Ländern Mittel-, Süd- und Osteuropas gedrängt wurden, aber fast nirgendwo Aufnahme fanden.⁵⁰ Dem Antisemitismus zu entfliehen, so meinte Han-

45 Ebd., 51.

46 Ebd., 28.

47 Mendelsohn, Ezra. 1983. *The Jews of East Central Europe between the World Wars* (Bloomington: Indiana University Press).

48 Arlosoroff, Chaim. 1933. ‚Was kann Palästina den deutschen Juden bieten?‘, *Jüdische Rundschau*, 23. Mai 1933.

49 Löwenstein, Kurt. 1937. ‚Leben, nichts als leben!‘, *Jüdische Rundschau*, 21. Mai 1937.

50 Diner, Dan. 1993. ‚Die Katastrophe vor der Katastrophe. Auswanderung ohne Einwanderung‘, in: Dirk Blasius



nah Arendt in ihrem berühmten Aufsatz von 1941, sei ebenso unmöglich, wie Palästina jemals ein Zufluchtsort vor dem Antisemitismus sein könne, denn „vor Antisemitismus“, so Arendt, sei „man nur noch auf dem Monde sicher.“⁵¹ Wie Arendt später in ihrem Hauptwerk analysierte, wendete sich die Welt von sich ethnisch homogenisierenden Nationalstaaten immer stärker gegen die Juden, zu deren Schicksal die Staatenlosigkeit wurde – einem Status ohne Recht, ohne das Recht überhaupt Rechte zu haben.⁵²

In diesem Sinne ist die Insel, „die es gar nicht gibt“ zu verstehen: als jener Ort, der ein nichtexistenter war, auf dem die Juden ohne Antisemitismus leben könnten, ein Ort, von dem sie nicht vertrieben und in dem sie Aufnahme finden würden. Diese Insel konnte jedoch nicht erreicht werden, weil es eben eine Insel war, „die es gar nicht gibt“. Die Schiffreise konnte jedoch als ihr zeitlich begrenztes Abbild gelten. Denn sie war ein unwirklicher Mikrokosmos, der aber dennoch für die zeitweilige Rückkehr der Wirklichkeit bzw. der Gegenwart zu sorgen schien. Das jüdische Leben im Deutschland der dreißiger Jahre war davon gekennzeichnet, dass es der Einheit von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft nicht mehr folgte. Die Vergangenheit war von der Gegenwart abgeschnitten, die Zukunft lag im ungewissen Dunkel. Und die Gegenwart selbst schien verloren, nahezu unwirklich zu sein.⁵³ Die Metaphern der Bodenlosigkeit, des fehlenden Halts und des Wirklichkeitsverlust durchzogen die intellektuellen Zeitdiagnosen ebenso wie die gewöhnlichen Alltagserfahrungen, aufzufinden in Briefen und Tagebüchern jener Zeit. „Es gab keine Wirklichkeit mehr“, schrieb Herbert Friedenthal in seiner gleichsam eindrücklichen Erzählung *Die unsichtbare Kette* stellvertretend für viele andere.⁵⁴ Kurz bevor Jenny Aloni nach Palästina auswanderte, vertraute auch sie eine ganz ähnliche Erfahrung ihrem Tagebuch an: „Ich sollte Ende dieses Monats zur Alijah gehen. – Ich will versuchen in mir eine Welt aufzubauen, wo die Welt um mich herum zu wanken beginnt.“⁵⁵

Für die Reisenden konnte damit die Überfahrt die zeitlich begrenzte Suspendierung der alltäglichen Gegenwartslosigkeit des nationalsozialistischen Deutschlands sein. In auffälliger Weise schienen nahezu alle Protagonisten den Nationalsozialismus für die Zeit der Überfahrt zu verdrängen. Den Berichten ist damit gemein, dass sie räumlich und zeitlich entrückt zu sein scheinen. Die Bedrohungen des Nationalsozialismus tauchen in diesen nicht auf. Würden die Jahreszahlen keinen Hinweis darauf geben, man wüsste fast nichts von dem zeitlichen Kontext in dem sie sich bewegen. Heinemann Stern brachte diese Konstellation in seinen Erinnerungen zum Ausdruck, als er von den Annehmlichkeiten der Reise schreibt, die den nationalsozialistischen Alltag für den Augenblick der Reise verdrängten:

„Sonne, Wärme und Licht beglücken Körper und Seele. Man möchte aufjubeln vor Seligkeit über diese neugewonnene, verlorengegläubte Welt der Schönheit, Reinheit, Heiterkeit. Wir

und Dan Diner, Hrsg., *Zerbrochene Geschichte. Leben und Selbstverständnis der Juden in Deutschland* (Frankfurt a. M.: Fischer), 138–160.

51 Arendt, Hannah. 1941. „Ceterum Censeo...“, *Aufbau*, 26. Dezember 1941.

52 Arendt, Hannah. 1986. *Elemente und Ursprünge totaler Herrschaft* (München: Pieper), 452–470.

53 Jünger, David. 2015. „Bilanz der deutschen Judenheit“. Nekrolog auf das deutsche Judentum an der „Zeitenwende“ 1929–1942, in Christina von Braun, Hrsg.: *Was war deutsches Judentum? 1870–1933* (Berlin: De Gruyter), 134–146.

54 Friedenthal [Freedon], Herbert. 1936. *Die unsichtbare Kette. Roman eines Juden* (Berlin: Atid), 36.

55 Eintrag vom 4. September 1939, in Aloni, „*Ich muss mir diese Zeit von der Seele schreiben...*“, 158.



rücken unsere Liegestühle in die pralle Sonne, strecken uns in der wohligen Wärme und träumen hinüber in ein zeit- und raumloses dolce far niente. Ziellos schweift der Blick über die Reling zum Horizont. Daß es so etwas für unsereinen noch gibt, dieses Vergessen einer bitteren Vergangenheit und dunklen Zukunft und Hingegebensein an den verlorenen und doch erfüllenden Augenblick.“

Am Ende der Überfahrt

Den hier portraitierten jüdischen Reisenden war gemein, dass die Schiffspassage nach Palästina sie ihrer gewohnten zeitlichen und räumlichen Ordnung enthob. Auf dem Schiff befanden sie sich an einem seltsamen Zwischenort, in einer seltsamen Zwischenzeit: zwischen Deutschland, Europa und Palästina, zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, zwischen ihrem individuellen und ihrem kollektiven Selbst.

Lassen sich bei den verschiedenen Protagonisten auf der Schiffspassage viele Parallelen entdecken, trennten sich die Wege jedoch, nachdem sie den Boden Palästinas betraten. Lene Michael und Helga waren literarische Figuren, die die Emigration nach Palästina vollzogen und im Land blieben. Die Autoren der Erzählungen, Jenny Aloni und Herbert Friedenthal, emigrierten wie ihre Protagonisten Ende der dreißiger Jahre nach Palästina. Auch Paul Mühsam, Gabriele Tergit und Martin Hauser blieben nach ihrer Überfahrt in Palästina. Heineemann Stern reiste mit seiner Frau Johanna durchs Land, kehrte zufrieden zurück und blieb bis 1940 in Deutschland, bevor ihm die Auswanderung nach Brasilien gelang. Auch Manfred Sturmman kehrte von seiner Reise nach Deutschland zurück, bevor er 1938 schließlich nach Palästina emigrierte, wo er bis zu seinem Tod im Jahr 1989 lebte.

Die Geschichte der Cohns hingegen ist tragisch. Gertrud Cohn konnte sich nicht zur Auswanderung in ein ihr fremdes, unwirtliches Land durchringen. Willy musste nachgeben. Anfang April, sich noch in Palästina befindend, notierte er in sein Tagebuch: „Trudi sagte mir gestern noch, daß sie sich hier unter den Menschen wenig wohl fühlte und keinen inneren Anschluß gefunden habe. [...] Auf dem Wege sagte sie mir, daß sie nicht ihr ganzes Leben hier unglücklich werden möchte. Ich kann keine großen Kämpfe mehr durchführen und so wird dieser Traum ins Nichts zerrinnen.“⁵⁶ Im Mai 1937 kehrten sie nach Breslau zurück. Nach dem Novemberpogrom 1938 bemühten sich die Cohns nun doch um die Auswanderung, blieben jedoch ohne Erfolg. Ende November 1941 wurde sie verhaftet, nach Kaunas deportiert und kurz darauf von einer deutschen SS-Einheit erschossen.⁵⁷

Die Schiffspassage nach Palästina war für die Reisenden in den hier dokumentierten Fällen eine ergreifende Erfahrung des Übergangs. Im entgrenzten und entschleunigten Raum, der das Schiff im Mittelmeer darstellte, flossen die verschiedenen Elemente ineinander, aus denen sich die immer brüchiger werdende jüdische Existenz der dreißiger Jahre zusammensetzte. Die Schiffspassage schien der prädestinierte Ort zu sein, um über verschiedene Fragen des Lebens in einer Art nachzudenken, wie sie sonst in dieser Zeit kaum möglich war. Kann eine solche Überfahrt in normalen Zeiten als unsicherer Übergang von einem festen Boden auf den anderen festen Boden gelten, war es in diesen Fällen nahezu das Gegenteil: Zwischen

⁵⁶ Eintrag vom 9. April 1937, in Cohn, *Kein Recht, nirgends*, 411.

⁵⁷ Conrads, Norbert. 2006. „Einleitung“, in ebd., xxviii–xxx.



dem wankenden Boden der Herkunft und der Unsicherheit der Zukunft war das Schaukeln des Schiffes fast schon fester Grund. Die Analyse dieser Übergangserfahrung erlaubt damit einen ungewohnten Zugriff auf die deutsch-jüdische Geschichte der dreißiger Jahre, der in den einschlägigen Darstellungen bisher kaum üblich war und dennoch das Verständnis der Epoche erheblich erweitern kann.

Anschrift des Autors

Dr. des. David Jünger, Zentrum Jüdische Studien Berlin-Brandenburg,
Sophienstrasse 22a, D – 10178 Berlin
d.juenger @ zentrum-juedische-studien.de



On board of life

The ship passage of German Jews to Palestine 1933 to 1938 as experience of transit between time and space

Extended Abstract

David Jünger

The article deals with the passage of German Jews to Palestine between 1933 and 1938. Neither the departure nor the arrival will be portrayed but the very passage on the ship itself. The protagonists are migrants, who left Germany in order to make Palestine their new home as well as travelers, who had no intention to migrate and would return to Nazi Germany after a couple of days or weeks in Palestine. The protagonists of this article are Jenny Aloni, Herbert Friedenthal (later Herbert Freedman), Gertrud and Willy Cohn, Paul Mühsam, Gabriele Tergit, Martin Hauser, Manfred Sturman, Heinemann Stern and his wife.

I focus on the stories, descriptions and reflections of the protagonist that can be found in diaries, letters, travelogues, or even novels, which some of them wrote after the trip. I show how these people acted on the ship, how they perceived their fellow travelers, what the trip as such meant to them, what they thought about their destination, about their past, present and future, and last but not least: what general thoughts they had of their own place in life.

Even though the material presented here is available in different published forms it has never been composed and analysed in this way before. Most of research on the topic in this very period concentrates either on the place and process of departure or the place and process of arrival. The time and space in between, however, is blurred. Almost no scholarly work has been written yet on the ship passage itself. Even less is known about those German Jews, who traveled to Palestine in order to return to Nazi Germany instead of keeping aloof. Insofar this article contributes to the growing field of Jewish cultural studies, which concentrates on processes of transition which a dire focus on the people itself, who were the protagonist of these processes. And it can also be perceived as a contribution to a very new field, still in its very beginning, than might be termed as Jewish maritime studies, recently introduced by Joachim Schlör.

The findings of this research are astonishing. After boarding the ship, within a couple of hours, almost all of the protagonists fell in a kind of limbo. The moving of the ship, the Jewish fellow travelers, the passage between time and space affected them deeply. All thoughts and reflections became almost metaphysical. The travelers found themselves torn between different spaces: Europe, Asia, and “the Orient” and also between different times: The Old Europe of the enlightenment of the individual and the New Jewish Homeland of the redemption of the



Jewish collective. The ship itself seemed to be something like a stage, on which the future of the Jewish people had its dress rehearsal. The Jewish homeland was in the making and the Jews had to prove that they were worthy to be called the Jewish people. Thus, the passengers suspiciously watched their fellow travelers, argued about Judaism, Zionism and many other topics and tried to balance their mixed feelings towards the admired and at the same time disgusted East European Jews.

More confusing, however, was still the prospect of Eretz Israel, the Holy land, that they came closer day by day. What was this land, which was in the first place only the profane Mandate Palestine? They knew the holy land from prayers, text books and songs but they did not know so much about the land they were about to enter in a couple of days. Moreover, questions arose what the personal connection was to the holiness of the land, or at least to the profane soil of it. They knew so much about it but did not know anything. They were so strongly connected to it but had never been there before. It was part of their being as Jews but nothing of their being as German Jewish individuals. With the increasing confusion about their connections to the Holy land, Eretz Israel, Palestine also their confusion increased about their selves. What are they, what is Jewish about them and what is the connection between the glory of Jewish history and the misery of daily life under worsening conditions not only in Germany but in whole Europe?

Confusion is the word that most accurately describes the dominant feeling that came to the fore in most of these thoughts and reflections by German Jewish travelers on their way to Palestine. These personal confusions reflect the general confusion about the connection between Jewish past, present and future. That this connection was about to disintegrate was a common fear in Europe of the 1930s. On the ship passage to Palestine, in the personal reflections of ordinary German Jews this dilemma of Jewish existence in the modern world can be traced in miniature as well as in its almost pure form.

Extended Abstract of:

David Jünger, 'An Bord des Lebens. Die Schiffspassage deutscher Juden nach Palästina 1933 bis 1938 als Übergangserfahrung zwischen Raum und Zeit', *Mobile Culture Studies. The Journal* 1, 2015. <<http://unipub.uni-graz.at/mcsj>>

Authors affiliation

Dr. des. David Jünger, Zentrum Jüdische Studien Berlin-Brandenburg,
Sophienstrasse 22a, D – 10178 Berlin
d.juenger @ zentrum-juedische-studien.de



„Die Schiffsreise war für mich eine Mischung aus Nostalgie, Melancholie, Unsicherheit“

Die Überfahrt österreichischer Jüdinnen und Juden nach Südamerika

Philipp Mettauert

Abstract Between 1938 and 1945, approximately 2.200 Austrians could flee from national-socialist persecution to Argentina. This article presents and analyses testimonies acquired through an oral history research project in Buenos Aires, with a focus on role and meaning of the passage and the sea voyage in these life stories.

After time-consuming preparations, economic and bureaucratic struggles, violent persecution and nearly complete deprivation, the departure from Vienna and the separation from their former “Heimat” confirmed for these Austrian Jews a definite breach with their previous lives and the beginning of a stage of uncertainty and insecurity, in anxiety for the relatives they left behind. The transatlantic journey itself symbolizes a world in-between. On the one hand all emigrants had to pass through this transition under similar circumstances, but on the other hand the testimonies show a wide variety of experiences, depending on the individual situation, on the experiences made since the “Anschluss”, on the moment of escape and on the accommodation on board. The prospect of having to start from zero in a new country, without knowledge of the language, without housing and income, characterises the atmosphere of the testimonies, torn between the relief of escape from state repression and the uncertainty of the future.

The “leisure time” during the journey which lasted three to four weeks offered an opportunity to look ahead and make plans for the future, but also to look back to the past and to consider the memoirs of a former existence. At the same time, some felt the need to enjoy the voyage and to try and forget their sorrows in this short period between departure and arrival.

The interviewed persons were children, teenagers, or young adults when they were expelled. In order to give an insight into the experiences of the elder generations as well, I will quote from a private correspondence between family members written on the ship between Hamburg and Santa Fé. This essay also considers the Argentinian policies regarding immigration during the 1930s and 1940s, the different routes and embarking ports of escape, and finally reports about the arrival and the first impressions of the city of Buenos Aires.

Keywords sea voyage, travel bureaucracy, arrival, Austrian Jews, Argentina



Die Grundlage für vorliegenden Artikel stellt die Quellensammlung eines langjährigen Forschungsprojekts in Argentinien dar. (Mettauer 2010) Einerseits sind dies Oral History Interviews mit österreichisch-jüdischen Emigrantinnen und Emigranten, wobei in allen lebensgeschichtlichen Erinnerungen die Überfahrt und die Schiffsreise eine zentrale Rolle spielen. Für die Interviews standen allerdings nur mehr Personen zur Verfügung, die bei ihrer erzwungenen Emigration Kinder, Jugendliche oder junge Erwachsene waren. Um Einblicke in die Erfahrungswelt der damals älteren Generation zu erhalten, werde ich daher andererseits aus Briefen zitieren, die während der Passage geschrieben wurden. Neben der Schiffsreise als Übergangserfahrung sind des Weiteren die Emigrationsvorbereitungen und Fluchtrouten sowie schließlich die Ankunft im Hafen von Buenos Aires thematische Schwerpunkte meines Beitrags. Die Bestände der Schifffahrtslisten im Archiv der *Dirección Nacional de Migraciones* ermöglichen abschließend einen Einblick in die zahlenmäßige Erfassung der österreichisch-jüdischen Einwanderung.

Dieser Beitrag stellt die Erzählungen der Menschen in den Mittelpunkt und zeigt, wie sie retrospektiv im Interview einem Abschnitt ihrer Flucht, knapp dem Tod entronnen, Bedeutung und Sinn verleihen. Der Artikel orientiert sich an den historischen Quellen und verzichtet weitgehend auf theoretische Überlegungen. Zur kulturwissenschaftlichen Analyse würde sich vor allem Michel Foucaults Konzept der „Heterotopie“ anbieten. Die Reise als ambivalente Erfahrung für Menschen in Extremsituationen, das Schiff als ein temporärer Ort mit beschränktem Zugang, das als eine Art „aufgehobenes Raum-Zeit-Modell“ betrachtet werden kann und zum Nachdenken über Herkunft und Zukunft herausfordert. Gewissermaßen ein Ort außerhalb aller Orte, in dem „die wirklichen Plätze innerhalb der Kultur gleichzeitig repräsentiert, bestritten und gewendet sind“, wie zwei Szenen aus Interviewpassagen über den „Führergeburtstag“ am 20. April bzw. der „Reichskristallnacht“ am 9. auf den 10. November zeigen.

Daran schließt sich die Interpretation des Ozeandampfers als Transitraum an, als „Nicht-Ort“ nach Marc Augés, obwohl an Bord sehr wohl zwischenmenschliche Interaktionen und Relationen stattfanden, die die besondere Identität als jüdischer Flüchtling verstärken sollte. Die Zeit der Überfahrt kann des Weiteren nach Arnold Van Genneps „Übergangsriten“ analysiert werden, als Momente des Unbestimmten, in denen soziale Regeln aufgehoben, die gewohnten ökonomischen und rechtlichen Beziehungen geändert bzw. außer Kraft gesetzt sind. Für Jüdinnen und Juden im „Dritten Reich“ begann dieser Entrechtungsprozess jedoch nicht erst während der Reise, sondern bereits schrittweise seit der „Machtergreifung“ der Nationalsozialisten. Obwohl auch in diesem Beitrag ein Initiationsritus thematisiert wird, der sich als Ereignis vom Alltag abhebt und mit einem Schnappschuss während der sogenannten Äquatortaufe festgehalten wurde, bleibt zu bedenken, dass dieser Übergang in eine weitere Lebensphase von außen erzwungen wurde und die Flucht unter größtem Zeitdruck meist ohne Rituale stattfand.

Jedenfalls befanden sich Emigrantinnen und Emigranten nach Victor Turner in einem Stadium der Liminalität, nachdem sie von der herrschenden Sozialordnung vertrieben worden waren. Die Phasen der Trennungs-, Schwellen- und Angliederungsphase finden sich auch in vorliegendem Artikel zwischen den Themenblöcken Abschied, Überfahrt und Ankunft. Auch wenn sich die Passagiere im Sinne einer Grenzerfahrung in einem mehrdeutigen Zustand befanden, in der sie weder die Eigenschaften ihres vorherigen noch welche des zukünftigen Zustandes inne hatten, waren sie mit dem roten „J-Stempel“ in ihren Reisepässen dennoch eindeutig



als Flüchtlinge und nicht als Touristen zu identifizieren, die ohne gültige Dokumente keinerlei Chance auf Aufnahme im Exilland gehabt hätten. Hier wiederum fügen sich Hannah Arendts Überlegungen über die Rechtlosigkeit der Staatenlosen bzw. Giorgio Agambens Anmerkungen zum „nackten Leben“ nahtlos ein: Papiere sind es, die über Leben und Tod entscheiden.

Argentinien als Exilland

Argentinien galt bis in die frühen 1930er Jahre als klassisches Einwanderungsland. Die Gesellschaft war mehrheitlich geprägt von italienischen und spanischen Immigrantinnen und Immigranten, das Land entwickelte sich zu einem der „europäischsten“ Lateinamerikas. Das einzige Ballungszentrum, Buenos Aires, am Rio de la Plata gelegen, wurde seiner dem französischen Stil nachempfundenen Architektur wegen auch das „Paris Südamerikas“ genannt, seine Bewohnerinnen und Bewohner bezeichnen sich selbst als *porteños*, „Hafenbewohner“.

Dieser „Migrationshintergrund“ beinahe aller Argentinierinnen und Argentinier schlägt sich in ihrer Identitätskonstruktion nieder, die Bedeutung des Transportmittels, das diese Mobilität erst ermöglichte, das Schiff, erhält einen hohen Stellenwert im Selbstbild, das sich in einem gängigen Sprichwort folgendermaßen ausdrückt: „Los mejicanos descien de los Mayas y Aztecas, los argentinos descien de los barcos.“ Sinngemäß übersetzt: „Die Mexikaner stammen von den Mayas und Azteken ab, die Argentinier steigen von den Schiffen aus.“

Das in der Verfassung von 1853 festgeschriebene Motto des jungen Staates lautete: „Regieren heißt bevölkern!“ Vor allem die weiten und fruchtbaren Ebenen sollten besiedelt werden, vorzugsweise mit in der Landwirtschaft erfahrenen Europäerinnen und Europäern. So gelangten auch die ersten Jüdinnen und Juden, die zumeist um die Jahrhundertwende vor antisemitischen Pogromen aus Polen und Russland geflüchtet waren, nach Argentinien und gründeten erste kollektive Agrarsiedlungen. (Vgl. Winsberg 2001)

Die Flüchtlinge der 1930er Jahre passten nun aber so gar nicht in dieses Bild der erwünschten Emigrantinnen und Emigranten. Deutsche und österreichische Jüdinnen und Juden, die vor dem Nationalsozialismus fliehen mussten, stammten meist aus der Mittelschicht, dem städtischen Bildungsbürgertum und wollten sich wiederum in den Städten, vornehmlich in Buenos Aires, niederlassen. Sie hatten alle möglichen Berufe, aber Landwirt oder Landwirtin waren die wenigsten von ihnen. Des Weiteren fühlte sich die konservativ-klerikale Führungsschicht Argentinien von den republikanischen Flüchtlingen des verlorenen spanischen Bürgerkriegs bedroht, weshalb die Einwanderungsbestimmungen Schritt für Schritt verschärft wurden. (Vgl. Jakisch 1989, Senkman 1991)

1938/39 war eine Aufenthaltserlaubnis praktisch nur mehr unter dem Titel der Familienzusammenführung zu erlangen. Das bedeutete, dass ein bereits in Argentinien ansässiger Verwandter die Einreisebewilligung, die sogenannte *llamada*, den „Ruf“, beantragen und weitreichende Garantien für den Lebensunterhalt der Familie abgeben musste. Diese Angehörigen waren meist bereits in den 1920er und 1930er Jahren auf der Suche nach Arbeit nach Südamerika ausgewandert, um dort ihr Glück zu versuchen. Zwischen 1930 und 1937 wanderten 2.377 österreichische Jüdinnen und Juden nach Argentinien aus. (Moser 1999, 11) Manchmal waren sie aber auch die „schwarzen Schafe“ der Familie, die dann paradoxerweise einen Großteil ihrer Angehörigen retten konnten, wie Lisa Leist de Seiden über ihren entfernten Onkel im Interview erzählt:



„Ein jüngerer Halbbruder meines Vaters hat in Wien in einer Bank gearbeitet, wo er irgendwie einmal eine kleinere Summe Geld gestohlen hat. Und da hat die Familie sich nichts Besseres ausdenken können, als diesen jungen Mann zu verbannen auf einen anderen Kontinent, nach Argentinien. [...] Ja, er hat dann hier gelebt und hat dann meine Eltern gerufen. Aber ich hab' Briefe gefunden, wo meine Eltern nachgefragt haben, nachdem England gesperrt war, ob sie ausreisen können: nach Peru, nach Chile, nach Venezuela, nach Nordamerika, aber das erste was sie bekommen haben war die *llamada* von diesem Halbbruder nach Argentinien und sie sind hier legal hereingekommen, nicht irgendwie illegal.“¹

Neben der Familienzusammenführung existierte zwar noch die Möglichkeit der Einreise mit einem Arbeitsvertrag, den jedoch die wenigsten erlangen konnten. Glücklicherweise gab es eine Reihe von Tricks zur Umgehung der Gesetze. Zum einen existierte die Möglichkeit mit einem Touristenvisum einzureisen: dabei mussten allerdings beträchtliche Geldmittel für die Reise vorgewiesen und die Überfahrt in der ersten Klasse gebucht werden. Zum anderen gelangte ein nicht unwesentlicher Teil der Emigrantinnen und Emigranten mit einem Transitvisum mit endgültigem Ziel Bolivien, Uruguay oder Paraguay, das leichter zu erhalten war, nach Argentinien.²

Einmal im Land, konnten Touristinnen und Touristen die *Cédula de Identidad*, den Personalausweis, beantragen und sich unbeschränkt in Argentinien aufhalten. Das Dekret vom Juli 1938 verschärfte diese Bestimmungen allerdings drastisch, danach musste das Touristenvisum alle drei Monate erneuert werden. Dennoch wurde diese Möglichkeit der Einreise häufig in Anspruch genommen. Die argentinische Historikerin Carlotta Jakisch hat errechnet, dass in der Zeit von 1923 bis 1933 12% aller Reisenden aus Deutschland in der ersten Klasse fuhren, 1933 bis 1941 aber zwischen 24% und 46%. In der Kate-



Abb 1. Siegfried Wang aus Wien, erster von links, an Bord der Württemberg auf dem Weg von Hamburg nach Argentinien, 1927. Zwölf Jahre später konnte er seine Schwägerin und ihre Kinder vor der nationalsozialistischen Verfolgung retten, sein Bruder wurde in Buchenwald ermordet. Aus der Sammlung von Edith Wang de Neustadt, Buenos Aires

¹ Interview mit Lisa Leist de Seiden, Buenos Aires, 11.4.2003

² Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Cultura, Autoridades Nacionales, Expediente 230/1938 und División de lo contencioso administrativo, Expediente 203/1939.



Abb. 2. Fahrkarte von Stella und Friedrich Leist. Die Überfahrt von Hamburg nach Buenos Aires kostete für zwei Personen in der zweiten Klasse 1310 RM. Bei einem Umrechnungskurs von zwischen 3,5 und 4,5 zum heutigen Euro wären das rund 4600.- bzw. 5900. Aus der Sammlung von Lisa Leist de Seiden, Buenos Aires

einem Land mit unbekannter Sprache und Kultur neu anfangen zu müssen, trug zusätzlich zur atmosphärischen Prägung bei. Alle flohen in eine ungewisse, aber freiere Zukunft ohne staatlichem Terror. Zwischen diesen beiden widersprüchlichen Polen pendelte die Stimmung während der Überfahrt hin und her.

Jorge Hacker erzählt im lebensgeschichtlichen Interview:

„Und schließlich das Abreisen mit nichts und meine Onkeln, die uns verabschiedet haben, die nicht rauskonnten im Moment. Unsere Angst, das Angstklima hab' ich sehr mitbekommen. Bis wir über Venedig nach Genua gekommen sind, in einem Zug. [...] Mein Vater hat sich dauernd umgeschaut, ob uns die italienischen Faschisten wieder ausliefern werden. Wir haben in Genua vier, fünf Tage sehr peinlich auf ein Schiff gewartet, das uns nach Südamerika wegführt. [...]

gorie „Tourist“ reisten also noch Personen aus dem „Dritten Reich“ ein, als aufgrund des Krieges und den Gefahren einer Überfahrt an eine Urlaubsreise nicht mehr zu denken war. Der Schluss liegt nahe, dass diese Personen Flüchtlinge waren, die kein anderes Visum mehr bekommen hatten. (Jakisch 1994, 46)

Reise ins Unbekannte

Nach oft monatelangen Vorbereitungen, ökonomischen wie bürokratischen Kämpfen und gewalttätigen Erniedrigungen vollzogen die österreichischen Jüdinnen und Juden mit ihrer Abreise aus Wien den endgültigen Bruch mit ihrem bisherigen Leben, trennten sich gezwungenermaßen von ihrer ehemaligen Heimat und traten in Sorge um zurückbleibende Angehörige in eine Phase der Ungewissheit und Unsicherheit.

Die Schiffsreise von Europa nach Übersee selbst stellte eine Zwischenwelt dar, die einerseits alle Emigrantinnen und Emigranten unter ähnlichen Bedingungen durchqueren mussten, die aber andererseits stark von der individuellen Situation abhängig war, wobei Faktoren wie die Erlebnisse seit dem „Anschluss“, der Zeitpunkt der Flucht, die Unterbringung an Bord oder das Lebensalter die Bewertung der Schiffsreise beeinflussten.

Die Vorstellung, mittel- und wohnungslos in



Abb. 3. Rückseite der Fahrkarte. Jüdinnen und Juden durften nur sehr wenige Reichsmark in bar über die deutsche Grenze mitnehmen. Jeglicher weiterer Geldtransfer sowie Mitnahme von Wertgegenständen waren untersagt. Auf der Rückseite der Fahrkarte informierte daher die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, dass die zulässigen 10 RM nicht in Hartgeld, sondern als Reisebordschecks mitzunehmen sind. Aus der Sammlung von Lisa Leist de Seiden, Buenos Aires

Die Schiffsreise war für mich und für uns drei überhaupt eine Mischung aus Nostalgie, Melancholie, Unsicherheit, wo wir hinkommen, Sprachunkennnis, völlig und naja, gleichzeitig eine Sensation, dass wir unser Leben gerettet hatten. Wir waren so pessimistisch eingestellt damals, dass wir noch einige Zeit nach Ankunft noch nicht glauben konnten, dass wir herauskamen.“³

Ernst Allerhand beschreibt die Schiffsreise folgendermaßen:

„Die Überfahrt ist mir sehr gut in Erinnerung, da wir von Hamburg auf einem deutschen Dampfer, auf einem fast könnte ich sagen Luxusdampfer gefahren sind. Es war ein Personen-, also kein Frachtdampfer. Nur erste Klasse und Touristenklasse. Also nicht wie die meisten der geplagten Emigranten, die ja auf fürchterlichen Schiffen, italienischen, französischen, in der dritten Klasse unter Meeresspiegel zusammengepfercht waren. [...] Interessant war die Überfahrt insofern, dass wir als Juden auf einem deutschen Schiff großartig behandelt wurden. [...] Es ging so weit, dass am 20. April der Geburtstag des Hässlichsten aller Österreicher, also vom Adolf, gefeiert wurde mit einem großen Bankett. Dieser große Widerspruch, dass für diese verfolgten Juden ein Bankett gegeben wurde mit Musik und Tanz! Ein richtiges, ein ganz frugales Mahl mit einer eigenen Speisekarte! Bedient von deutschen Ariern sozusagen, in feinsten Weise! [lacht] Man hat sich jetzt schon ein bisschen freier gefühlt; man hat sich immer weiter entfernt von Nazideutschland.“⁴

Auch Erich Spinadel erinnert sich im Interview an ein bestimmtes Datum während der Überfahrt, an die: „Berühmte Kristallnacht, die Reichskristallnacht. Da waren wir an Bord und wir hörten schön die Rede des Herrn Goebbels. Als wir dann in Buenos Aires ankamen, da sagte uns der Kapitän: ‚Ich danke Gott, dass ich so eine disziplinierte Besatzung hatte!‘ Bei

3 Interview mit Jorge Hacker, Buenos Aires, 4.9. 2002

4 Interview mit Ernst Allerhand, Buenos Aires, 10.7. 2002



Abb. 4. Aus dem Fotoalbum von Egon Strauss, „Dakar“. Aus der Sammlung von Susana und Roberto Strauss, Buenos Aires

ebenso hervor, dass die Emigrantinnen und Emigranten ein großes Bedürfnis verspürten, sich in diesem kurzen Zeitraum zwischen Abfahrt und Ankunft zu amüsieren und zu vergessen.

Für die Verfolgten aus Wien lag Argentinien auf einem unbekanntem Kontinent, bereits die Reise dorthin konnte aber schon einen neugierigen Blick auf das Neue und Fremde öffnen. Egon Strauss beispielsweise schreibt in seinen autobiografischen Aufzeichnungen „Lamroth Hakol. A pesar de todo. Trotz allem“:

„Die Reise war sehr angenehm. Es war wirklich Tourismus und eine Vergnügungsreise. An Bord waren einige sehr verspielte Mädchen und wir haben die Zeit ziemlich gut verbracht. Der erste Zwischenstopp der Augustus war Dakar in Senegal, wo wir aussteigen und die Eingeborenen in ihrem ziemlich urtümlichen Lebensraum sehen konnten. Der zweite

einer anderen Besatzung hätten sie uns vielleicht alle, die wir als Emigranten in der dritten Klasse fuhren, ins Wasser geschmissen. Hätte sein können, nicht? Vielleicht ist das passiert auf einem anderen Schiff, ich weiß nicht.“

Jene drei bis vier Wochen des „erzwungenen Müßiggangs“ an Bord, boten Zeit und Raum, falls sie nicht von spektakulären Vorkommnissen begleitet waren, Bilanz über die Vergangenheit zu ziehen und in die Zukunft zu projizieren, aber auch von bis dahin verdrängten Erinnerungen überfallen zu werden. Aus manchen Hinweisen geht allerdings



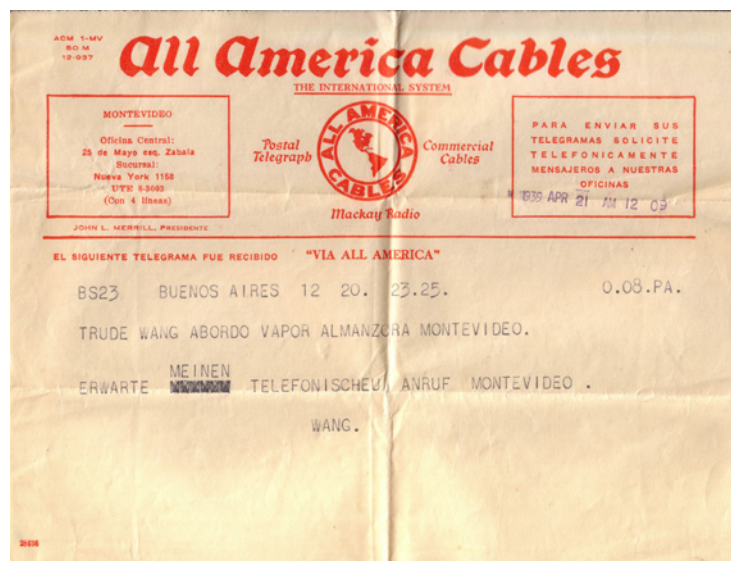
Abb. 5. Die Äquatortaufe von Hans Hacker auf der Conte Grande, August 1938. Ein Ritual, ein Initiationsritus, wenn ein zur See Fahrender das erste Mal den Äquator überquert. In der Mitte die Kinder Franz und Elisabeth Tabak sowie Jorge Hacker. Aus der Sammlung von Julia Hacker, Wien



Zwischenstopp war Santos (Brasilien) und am 16. September kamen wir in Montevideo an, wo die argentinischen Einwanderungsbehörden an Bord kamen. Schließlich, nach 17 Tagen Seefahrt kamen wir im Hafen von Buenos Aires an.“ (Strauss & Lammroth 2001)

Unter denjenigen, die sich in ähnlicher Lage auf der Flucht befanden, wurden so manche Freundschaften geschlossen, die ein Leben lang halten konnten. Jorge Hacker beispielsweise feiert heute noch alljährlich gemeinsam mit Franz und Elisabeth Tabak den dritten September, das Ankunftsdatum in Buenos Aires. Die beiden Familien aus Wien, die der Zufall in Genua zusammen gebracht hat, sind gemeinsam aufs Schiff gekommen und wie die Landungslisten aus dem Archiv der Einwanderungsbehörde zeigen, in denen sie hinter einander aufscheinen, auch gemeinsam ausgestiegen und bei der Registrierung in der Schlange gestanden.⁵

Abb. 6. „Trude Wang abor-
dovapor Almanzora Monte-
video“. Die Kommunikati-
on an Bord mit der Außen-
welt hatte große Wichtig-
keit, wie dieses Telegramm
dokumentiert. „Erwarte
meinen telefonischen Anruf
Montevideo, Wang“. Aus der Sammlung von
Edith Wang de Neustadt,
Buenos Aires



Abschied, Abfahrt und Überfahrt

Anhand der Briefe der Familien Leist und Wang - unmittelbar vor oder nach der Abfahrt, teilweise an Bord der Überseedampfer geschrieben - lässt sich die nervenzerreißende Zeit zwischen dem Entschluss zu emigrieren und der endgültigen Ausreise anschaulich darstellen. Im Zweifel, einander niemals wieder zu sehen, fiel der Familie der Abschied dermaßen schwer, dass sie trotz der drängenden Situation in der „Ostmark“ die Abreise immer wieder verschob. Behördliche Schikanen verursachten darüber hinaus ebenso Verzögerungen wie Friedrich Leists geschwächter Gesundheitszustand nach seiner Entlassung aus Dachau.

Am 1. April 1939 schiffte sich Trude Wang mit ihren zwei Kindern schließlich auf der englischen „Almanzora“ in Cherbourg ein. Ihre Schwester Stella und ihr Schwager Friedrich Leist schickten folgenden ersten Brief von Wien nach Argentinien, der eindrucksvoll die Aufregungen der letzten Tage und Wochen vor der Abfahrt dokumentiert:

⁵ Siehe auch die Online-Datenbank des *Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos*, <http://cemla.com/buscar> [accessed 14.3. 2015]



„Heute kommst Du in Buenos Aires an! Gott sei Dank! [...] Jetzt wissen wir nicht, wann wir fahren sollen. Die englische Linie nimmt erst ab 15.5. Buchungen entgegen und zwar für die Alcantara am 10.6. Das englische Permit [das Durchreisevisum] ist noch immer nicht hier. [...] Friedl fürchtet die Ereignisse und möchte gerne so bald als möglich weg. Wenn gar nichts anderes geht, soll Friedl vorfahren und ich werde hier auf den Lift [Container mit Umzugsgut] und aufs Permit warten. [...] Wir lernen weiter Spanisch. [...] Ich komme aus den Aufregungen nicht heraus. Wir haben noch so viel zu erledigen, mit den Schiffahrtskarten ist es ein rechtes Kreuz. Ich kann augenblicklich (außer nach Italien) nirgends hinfahren, aber was mache ich in Genua, wenn in den nächsten Tagen doch das Permit für England kommt? Dennoch werde ich mich dazu entschließen, da ich es hier vor Nervosität nicht mehr aushalte. [...] Habe große Sorgen, dass uns unser Umzugsgut viel Zoll kosten wird und wir mit dem Geld vielleicht ein paar Monate hätten leben können. [...] Nur müssen wir da mit einem deutschen Schiff fahren, da die englischen keine Mark nehmen. Unangenehm! Also, vielleicht fahren wir mit der ‚Cap Arcona‘, Abfahrt 16.5. – Ankunft 1.6. oder ‚Antonio Delfino‘, Abfahrt 26.5. – Ankunft 19.6., mit einem der zwei Schiffe.“⁶



Abb. 7. Briefe fliegen über den Ozean (Kallab 1935)
Die Wichtigkeit der postalischen Kommunikation illustriert die Aussage eines Berliner Ehepaars: „Man gab uns zwei Optionen: Australien oder Argentinien. Beide Länder waren uns unbekannt. Wir hatten einige Englischkenntnisse, aber wir konnten kein Wort spanisch. Aber wir wußten, daß ein Brief zirka fünfzehn Tage braucht von Australien, aber nur drei Tage von Berlin nach Buenos Aires. Da sagten wir uns: „Australien ist so weit weg, gehen wir nach Argentinien!““ (Schwarcz 1995, 65)

Die Überfahrt von Stella und Friedrich Leist auf der Cap Arcona

Stella und Friedrich Leist hatten die Cap Arcona gewählt und gingen am 16. Mai 1939 in Hamburg an Bord. Der deutsche Schnelldampfer symbolisiert stellvertretend tragische und zum Teil

⁶ Brief von Stella und Friedrich Leist (Wien) an Trude Wang (Santa Fe), 21.4.1939.



absurde Aspekte der deutschen Schifffahrt in der NS-Zeit. Als der Passagierdampfer im Juli 1933 mit 200 SA-Männern auf Propagandareise Buenos Aires ansteuerte, formierte sich in Argentinien antifaschistische Gegenwehr. Die Dockarbeiter traten in Streik, das Schiff konnte nur mit Verzögerungen landen. Auf der Hinfahrt auf ihrer Linie zwischen Europa und Südamerika transportierte die Cap Arcona jüdische Flüchtlinge in die eine Richtung, auf ihrem Rückweg „Volksdeutsche“ „Heim ins Reich“. Ab 1940 stand das ehemals luxuriöse Passagierschiff im Dienst der deutschen Kriegsmarine, ab Ende 1944 wurde es zum Transport von Flüchtlingen aus Ostpreußen nach Westen eingesetzt. Am 26. April 1945 wurde die Cap Arcona mit Häftlingen des Konzentrationslagers Neuengamme und Überlebenden verschiedener Todesmärsche „beladen“ und in die Lübecker Bucht gebracht, um sie dort zu versenken und die Spuren der KZ-Verbrechen zu verwischen. Am 3. Mai 1945 wurde der Verband allerdings von alliierten Kampffliegern versenkt, die annahmen, es befänden sich nationalsozialistische Funktionsträger auf der Flucht nach Schweden an Bord. Rund 7000 bis 8000 Häftlinge ertranken. Die meisten Überlebenden, die sich ans Ufer retten konnten, wurden dort von Angehörigen der Hitler-Jugend, des Volkssturms und der SS erschossen. Die Organisation der Überfahrt nach Südamerika hatte sich für das Ehepaar Leist auch deswegen besonders schwierig gestaltet, da der ursprüngliche Plan scheiterte, ihre Kinder Lisa und Peter, die bereits mit einem Kindertransport nach England gelangt waren, abzuholen, um gemeinsam nach Argentinien zu fahren.

Friedrich schrieb an seine Schwägerin:

„Liebe Trude! Das meiste stimmt nicht. Sitzen in Hamburg und fahren am 16.5. hier ab, Ankunft 1.6. Buenos. Ohne Kinder! Hoffte bis zum letzten Augenblick. Jetzt sind wir beide deprimiert. Hier muß man aber endlich Schluß machen.“⁷

An Bord zwischen Montevideo und Buenos Aires präziserte Friedrich in einem weiteren Brief die letzten Aufregungen vor der Abreise:

„Ich konnte nicht länger warten, da wieder allerlei Zwischenfälle vorgekommen sind. Die Juva [Judenvermögensabgabe] für Nelly [die verstorbene Schwester] wurde bei mir sichergestellt, mein Sperrkonto wurde mir am letzten Tag, als ich endlich die Bewilligung für die Schiffskarten in der Tasche hatte, gepfändet. Wir sind 2 Tage lang von früh bis Amtsschluss herumgelaufen, dass wir tot waren, um das Konto wieder freizubekommen. Ich habe im letzten Augenblick die Schiffskarten genommen, weil wir bis zum Letzten aufs Permit hofften. Da las ich von der Einreisesperre für Bolivien und habe sofort gebucht.“⁸

Die englischen Durchreisevisa wurden erst im Juli 1939 erteilt, zu einem Zeitpunkt, als sich Stella und Friedrich Leist bereits in Buenos Aires aufhielten. Die Cap Arcona hatte zwar in Southampton angelegt, die Eltern durften aber nicht aussteigen, um ihre Kinder wenigstens zu sehen. Einzig und allein die Übergabe des Briefmarken-Albums für Sohn Peter hatte geklappt. So war der letzte Kontakt ein Telefongespräch von Hamburg aus, wie der Vater in seinem Brief resigniert fortfährt:

7 Brief von Friedrich Leist (Hamburg) an Trude Wang (Santa Fe), 15.5.1939.

8 Brief von Friedrich Leist (auf der Cap Arcona) an Trude Wang (Santa Fe), 1.6.1939.



„Ich glaube, die Kinder haben noch gar nicht begriffen, dass wir in eine andere Welt gehen. [...] Mir vergeht oft die Lust am Leben. [...] Ich bin geflohen. Am 10. und 11.5. wurde gepackt, am 12. war die Pfändung des Kontos, bis 13.5., bis zwei Stunden vor dem Wegfahren bin ich noch herumgelaufen. So habe ich keine Papiere für die Kinder. [...] Ich weiß nicht, wer das jetzt in Wien machen soll.“⁹

Als sich das Schiff jedoch nach mehr als zwei Wochen am ersten Juni 1939 dem Zielhafen näherte, berichtete Friedrich Leist seiner Schwägerin schon optimistischer gestimmt:

„Wenn alles gut geht, sind wir heute gegen Mitternacht in Bs. Ich schreibe nach der Passkontrolle ab Montevideo, es war alles in Ordnung. [...] Unsere Fahrt war tadellos, 17 Tage, ganz ohne Beschwerden, immer schönes Wetter. Das Essen brauche ich Dir nicht zu schildern, wir haben, trotzdem wir immer bis zum Hals satt waren, keine Mahlzeit ausgelassen. Dann bloß auf den Streckessel. Die Folgen zeigen sich jetzt, wir kommen in keinen Anzug herein. Stella zerplatzt bald und ist unfähig, dir zu schreiben, da sie bloß Atem schöpfen kann.“¹⁰

Die Ankunft

Da die Emigrantinnen und Emigranten zuvor kaum etwas über Argentinien gewusst hatten, war die erste Zeit geprägt von einem permanenten Aufeinanderprallen von Vorstellungen und der Realität. Viele waren schockiert über die Andersartigkeit von Buenos Aires, andere wiederum sahen gar nicht so viele Unterschiede beziehungsweise akzeptierten diese teilnahmslos, wieder andere waren angenehm überrascht von der Modernität und Offenheit der Millionenstadt. Erich Spinadel:

„Und dann kamen wir in Buenos Aires an und das war furchtbar, das Ankommen, nach 28 Tagen Schifffahrt, plötzlich eine lärmende Stadt, enge Gassen, eine Sprache, die ich nicht verstand. Vom Hafen hat uns ein ehemaliger Mitarbeiter von meinem Vater abgeholt, der hat uns mit seinem Wagen hier erwartet. Zuerst einmal an der Uferstraße, an der Costanera entlang geführt und dann auch in der Stadt drin. Der erste Schock, laut, hässlich, lärmend, ganz anderes Milieu.“¹¹

Die Ankunft im Hafen von Buenos Aires war zumeist ein Schock und bedeutete eine große Umstellung, vor allem für die eingewanderten österreichischen Frauen und Mädchen. Aufgewachsen und sozialisiert im relativ liberalen Roten Wien, sieht man von der Zeit des „Austrofaschismus“ einmal ab, prallten sie auf die zutiefst traditionellen, von der katholischen Moral geprägten, italienisch-spanischen Rollenvorstellungen in der argentinischen Gesellschaft. Lizzie Lobstein, deren Verlobter bereits in Argentinien lebte und sie nachkommen ließ, berichtet im Interview:

9 Ebd.

10 Ebd.

11 Interview mit Erich Spinadel, Florida, Provincia de Buenos Aires, 3.9.2002.



„Also gut, dann bin ich hierhergekommen. Ich bin in ein Land gekommen, als vollkommen emanzipierte Frau. [...] Wir mussten aber, weil hier der Mädchenhandel (Becker 2015) geblüht hat, schon bei der Landung des Schiffes im Hafen sofort heiraten. Das hab‘ ich nicht gewusst. [...] ‚Hört zu, ihr müsst jetzt schon heiraten!‘ Sag‘ ich: ‚Was? Aber ich hab‘ ja meine ganze Ausstattung noch in den Koffern drin und in den Kisten.‘ ‚Ja, aber man muss sofort heiraten, weil du kannst sonst gar nicht vom Schiff herunter.‘ [...] Ich hab‘ mein verdrücktes, rotes Reisekleid angehabt, und so hab‘ ich geheiratet und hab‘ gesagt: ‚Si señor!‘ auf das, was mir einer vorgelesen hat, wo ich nicht ein halbes Wort verstanden hab‘, in einem dreckigen Raum [der Immigrationsbehörde in Buenos Aires]. Die entfernten Verwandten von meinem Mann, die uns abgeholt haben, haben gesagt: ‚Ihr müsst jetzt heiraten, weil die schließen um zwölf.‘ *Sábado inglés*, [Englischer Samstag] hat das geheißt. ‚Bis Montag muss sonst die Lizzie dann im *Hotel de los Inmigrantes* bleiben.‘ Hab‘ ich gesagt: ‚Wunderbar, herrlich, da mach‘ ich eine Reportage.¹² Weil da sind lauter Leute aus Sizilien, das ist ja hochinteressant.‘ Da hat mein zukünftiger Mann, mein Bräutigam, gesagt: ‚Das kannst du doch nicht, da kriegst du Flöh und Läuse! Du wirst die Krätze kriegen, das sind dreckige Menschen.‘“¹³

Der Begriff „Hotel“ ist für den Gebäudekomplex, den Lizzie Lobstein hier beschreibt, allerdings etwas irreführend. Viel eher handelte es sich um ein Auffang- bzw. Flüchtlingslager im Hafenbecken *Dársena Norte*, in dem alle Einwanderinnen und Einwanderer registriert, ihre Papiere geprüft und sie medizinischen Untersuchungen unterzogen wurden. Erst danach durf-

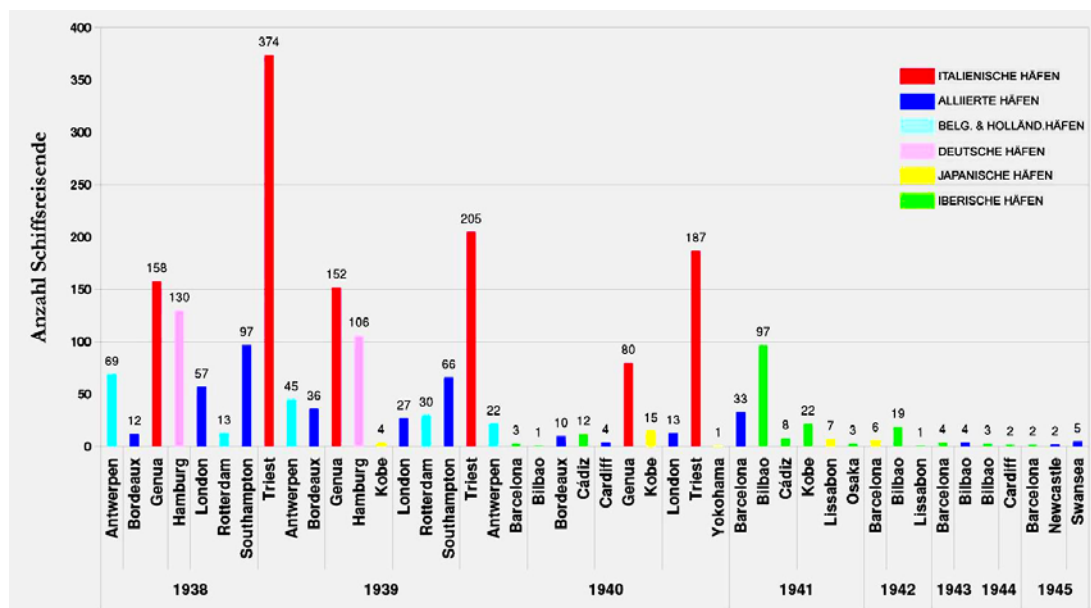


Abb. 8. Einschiffungsorte. Statistik der Einschiffungshäfen 1938-1945.

Rot: italienische Häfen, rosa: deutsche H., dunkelblau: alliierte H., hellgrün: iberische H., hellblau: belgische und niederländische H., gelb: japanische Häfen. Grafik: Nigg 2007

¹² Lizzie Lobstein hatte in Wien als Journalistin gearbeitet.

¹³ Interview mit Lizzie Lobstein, Buenos Aires, 12.11.2003.



ten sie argentinischen Boden betreten. Heute befindet sich dort das *Museo de la Inmigración*, sowie das Archiv der *Dirección Nacional de Migraciones*.

Eine vollständige zahlenmäßige Erfassung der nach Argentinien emigrierten Österreicherinnen und Österreichern ist äußerst schwierig. Der Historiker Jonny Moser, dem die „Auswandererkartei“ der Israelitischen Kultusgemeinde Wien als Grundlage diente, gibt 2.190 Personen an. (Moser 1999, 62, 72) Eigene Nachforschungen und Hochrechnungen im Archiv der Einwanderungsbehörde ergeben die annähernd gleiche Zahl von österreichischen Passagieren, die im Zeitraum von 1938 bis 1945 legal auf dem Seeweg einreisten. Nicht unerheblich, hier allerdings nicht eingerechnet, ist jedenfalls der Zustrom derjenigen, die ein Visum für Paraguay, Bolivien oder Uruguay erwerben konnten und entweder kurz nach ihrer Ankunft oder im Verlauf der nachfolgenden Jahrzehnte nach Argentinien weiteremigrierten (siehe Spitzer 1998, XV).

In der *Dirección Nacional de Migraciones* sind zwar Schifffahrtslisten sowie individuelle Karteikarten von 1938 bis 1945 erhalten, doch bei der Auswertung dieser Quellen stellen sich verschiedene Probleme. Aufgrund der prekären Raum- und Klimaverhältnisse im Archiv sind einige Listen unleserlich geworden oder verloren gegangen. Die Karteikarten sind zwar ursprünglich nach Jahr und Anfangsbuchstaben des Nachnamens geordnet, das System ist allerdings im Laufe der Zeit durcheinander gekommen. Folgende zahlenmäßige Darstellung stellt daher den bestmöglichen Versuch dar.

Die Resultate der Auswertungen der Schifffahrtslisten zeigen, dass bis Kriegsausbruch mehr als die Hälfte der Österreicherinnen und Österreicher über Italien ausreisten. Der mit Abstand wichtigste, weil Wien am nächst gelegene Hafen war Triest, gefolgt von Genua, Hamburg, Southampton, London, Antwerpen und Rotterdam. Bis zum Kriegseintritt Mussolinis im Juni 1940 blieben die italienischen Häfen die mit Abstand am häufigsten frequentierten.

Ende 1939 öffnete sich vorübergehend eine etwas kompliziert anmutende Emigrationsroute nach Buenos Aires, die durch den „Hitler-Stalin-Pakt“ ermöglicht wurde: Einige wenige gelangten mit der Transsibirischen Eisenbahn nach Wladiwostok, von dort über den japanischen Hafen von Kobe in einer rund zweimonatigen Schiffsreise über den Pazifik und dann entweder über den Panamakanal und Atlantik oder dem chilenischen Arica über Bolivien. Mit dem Überfall der Wehrmacht auf die Sowjetunion im Juni 1941 und dem japanischen Angriff auf Pearl Harbor im Dezember 1941 verschloss sich aber auch dieser Ausweg.

Für diejenigen, die sich noch rechtzeitig aus dem Deutschen Reich retten konnten, wurden ab 1940 und im folgenden Jahr die Häfen der iberischen Halbinsel zum wichtigsten und später einzigen offenen Tor aus Europa nach Übersee. Über Bilbao, Barcelona, Cádiz und Lissabon konnten sich allerdings nur mehr einige wenige, die aus Frankreich vor der vorrückenden Wehrmacht geflüchtet waren, nach Südamerika in Sicherheit bringen.

Fast schon unbedeutend ist die Zahl derjenigen Österreicherinnen und Österreicher, die nach 1941 noch einen Weg nach Argentinien fanden. Einerseits weil sich in NS-Deutschland im Laufe des Jahres die Vernichtungs- gegenüber der Vertreibungspolitik durchgesetzt hatte, was sich im generellen Ausreiseverbot für Jüdinnen und Juden im Oktober 1941 manifestierte, wodurch die im deutschen Einflussbereich Verbliebenen in der Falle saßen. Andererseits weil die zivile Schifffahrt sukzessive eingestellt wurde, Personendampfer für Truppentransporte eingesetzt wurden und der Seekrieg die gefährliche Reise über den Atlantik oder Pazifik beinahe unmöglich machte. (Nigg 2007)



Literatur

- Becker, Peter, 2015. 'Von Jamnica nach Kapstadt und Buenos Aires. Anna Königsberg und der Mädchenhandel in der Habsburgermonarchie', in „Ostjuden“ – *Geschichte und Mythos*, herausgegeben von Philipp Mettauer und Barbara Staudinger (Wien-Innsbruck-Bozen: Studien Verlag), pp. 139-171
- Jakisch, Carlota. 1989. *El Nazismo y los refugiados alemanes en la Argentina 1933-45* (Buenos Aires: Fundacion Editorial de Belgrano)
- Jakisch, Carlota. 1994. 'Einwanderungspolitik und öffentliche Meinung in Argentinien 1933-1945', in *Alternative Lateinamerika. Das deutsche Exil in der Zeit des Nationalsozialismus*, herausgegeben von Karl Kohut und Patrick Zur Mühlen (Frankfurt am Main: Vervuert), pp 43-53
- Kallab, Fritz (Regie). 1935. *Briefe fliegen über den Ozean*. Ein Kulturfilm der UFA, unter Mitarbeit des Reichpostministeriums und der Deutschen Lufthansa. Junkers Filmdokumente, <http://www.junkers.de/media-gallery/detail/393/2248> und <http://www.junkers.de/media-gallery/detail/393/2250> [accessed 2.7. 2015]
- Mettauer, Philipp. 2010. *Erzwungene Emigration nach Argentinien. Österreichisch-jüdische Lebensgeschichten* (Münster: Aschendorff)
- Moser, Jonny. 1999. *Demographie der jüdischen Bevölkerung Österreichs* (Wien: Dokumentationsarchiv des österreichischen Widerstands)
- Nigg, Regula. 2007. *Verwehte Spuren der österreichischen EmigrantInnen im Archiv der argentinischen Migrationsbehörde*. Unveröffentlichtes Manuskript, Buenos Aires.
- Schwarcz, Alfredo José. 1995. *Trotz allem ... Y a pesar de todo. Die deutschsprachigen Juden in Argentinien* (Wien u.a.: Böhlau)
- Senkman, Leonardo. 1991. *Argentina, la segunda guerra mundial y los refugiados indeseables 1933-1945* (Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano)
- Spitzer, Leo. 1998. *Hotel Bolivia. The culture of memory in a refuge from Nazism* (New York: Hill and Wang)
- Strauss, Egon und Hakol Lammroth. 2001. *A pesar de todo*. Unveröffentlichtes Manuskript, aus dem Spanischen übersetzt von Philipp Mettauer. Buenos Aires
- Winsberg, Morton. 1964 (2001). *Colonia Baron Hirsch. A Jewish agricultural colony in Argentina* (Gainesville: University of Florida Press)

Anschrift des Autors

Dr. Philipp Mettauer, Institut für Jüdische Geschichte Österreichs,
Dr. Karl Renner-Promenade 22, 3100 St. Pölten
philipp.mettauer@injoest.ac.at



The sea: place of ultimate freedom?

Ethnographic reflection on in-between places and practices

Nataša Rogelja

Abstract As a result of the rapid development of navigation and communication technology, boat building technology, popularity of travel and the sea, increased living standards, mobile work opportunities, as well as recessions and disillusionment with the nation-state system and postindustrial economy, a constantly increasing number of people adopt mobility on the sea as a way of life. The paper explores the connection between sea imaginaries and maritime lifestyle migration, discussing the process by which sea imaginaries are translated into practice but also how the physical maritime environment influences the experience of lifestyle migrants. In doing so, the concept of liminality, as previously tailored to the lifestyle migration literature and initially introduced by Arnold Van Gennep and Victor Turner, will be put in a dialogue with the ethnographic material. First, the paper explains the theoretical foundations of lifestyle migration, emphasizing the relation between the social construction of places and choices of lifestyle migrants, while also introducing the debate on liminality; second, it discusses the importance of these cultural dimensions in the specific ethnographic setting among Westerners in the Mediterranean who live, travel and work on sailing boats. Finally, the sea images, the maritime environment and details from individualized biographies will be put in a dialogue with each other in order to discuss in-between practices and places.

Keywords lifestyle migration, the sea, Mediterranean, liminality, sea imaginaries



Introduction

Crete, the port of Agios Nikolaos. Winter. A retired Finnish couple sit in their shining white cockpit and watch the sea, pretending to read. Bob, a redundant worker in his late fifties is drinking and watching the sea, without pretending. Pablo, a strong man in his thirties, a free-lancer and a sailor, is that bit closer to the sky, high above the sea, holding the mast with his right hand, a screwdriver in his left while loudly reporting his observations to his assistant on the deck far below. Tom and Prudence are in Agios Nikolaos for the first time. Last year, they sailed up the Red Sea to Turkey, this year they sailed to Crete. They've just taken apart their desalinator. They bought it a long time ago in Australia. Desalinators are expensive but important, so they bought a second-hand one. Water is expensive in the Caribbean, ocean passages are long, a desalinator is a must-have. Their plan for tomorrow is the helm. The boat is important. The boat protects the sailors. "Have you realised yet what it means to be a liveaboard? It is about boat repairing in exotic places!", they joke and laugh with their piercing voices. The man high above the marina agrees with them. The man with the whisky in his hand agrees as well. One day, 15 years ago, when they were in their twenties, Tom and Prudence went to a library. They didn't want to spend their life working for corporations; paying back their loans; living in a house that would be way too big for them. They went through all the books on sea, travel and adventure. One book, written by a French sailor, got their attention. The man set off single-handed around the world in 1968 to distance himself from the consumerism and environmental destruction of the West. Later, he wrote a book about it. "The coast is a great whore", he wrote. "If he did it then, we can do it now!" They decided and set off. [...] The clear blue winter sky begins to glow in the orange colours of a sunset. People slowly disappear beneath the decks their boats. Later on, in the evening, I was invited to Tom and Prudence's boat. I explained about the research and started with my interview questions. At the end of the evening Tom asked me sarcastically: "But how on earth will you compare all these stories and people. We have nothing in common except the sea." From the fieldwork diary (December, 2011)

My involvement in this research was two-faceted. In the two years before the research commenced, I was involved in this lifestyle as an insider. As an underemployed anthropologist, I was in a precarious work position as freelance journalist living and traveling on a boat, while also fulfilling my dream of spending time with my children while traveling. For the following two years however, I was working on an anthropological project registered at the European Scientific Foundation, studying people mainly from Europe, USA, Canada, New Zealand and Australia, who live and travel on sailboats in Greece and Turkey. Over these two years, the fieldwork (six months each year) was conducted in several locations: 1. Ionian Greece (areas around Igoumenitsa, Lefkas, and the town of Preveza); 2. the Corinthian Gulf (the island of Trizonia) and Peloponnesus; 3. Crete; 4. the Marmaris region in southern Turkey; and 5. the island of Rhodes. The foundational data for this article was gathered through in-depth, open-ended interviews with people who have been living part-time or full-time on sailing boats in the last 20 years (with a few exceptions of those who had been living on boats from as early as the 1970s). The ethnographic interviews emphasised my interlocutors' personal backgrounds, the reasons for their mobile lifestyle at sea, their relation to the sea, their travel itineraries and post-migration experiences, and were conducted with total of 67 individuals. After the research, I furthermore maintained contact with 5 families through e-mail, following their blogs, or with



direct visits. My interlocutors constitute a highly heterogeneous group - touching on several migration forms such as IRM (International Retirement Migration), long term (sabbatical) travel, contemporary peripatetic migration (Rogelja 2013), new European nomads (Kalčić 2013), and marginal mobilities (Juntunen, Kalčić, Rogelja 2014), yet their common denominators are the sea and the quest for a better life. The use of longitudinal qualitative approach is of special importance for the research. I claim that such approach reflects on the idea of the processual nature of my interlocutors' experience; it reveals their experiences in the period before and after the act of migration, while also allowing for the demonstration of specific in-between practices of my interlocutors. Following lifestyle migration theory (Benson and O'Reilly 2009), I will pay attention to the interplay between structural and individual factors that influence lifestyle migration but also to the physical maritime environment which, according to my interlocutors, importantly influences their migration experience. Apart from the sea as a physical environment, special attention will also be given to sea imaginaries. Although these imaginaries alone cannot explain why people choose to migrate, I claim that these culturally relevant representations of the sea are an important element contributing to the understanding of maritime lifestyle migration. Following these ideas, I will "navigate" between ethnography, images and environment, reflecting on the concept of liminality; I will explore the connection between the sea, sea imaginaries, and the experiences of maritime lifestyle migrants, as well as discuss the process by which sea imaginaries are translated into practice, while also touching upon how the physical maritime environment influences the experience of maritime lifestyle migrants. To achieve this, the paper will first explain the theoretical foundations of the lifestyle migration phenomenon, emphasizing the relation between the social construction of places and the choices of lifestyle migrants, introducing the debate on liminality as it was tailored to lifestyle migration research; secondly, it will discuss the importance of these cultural dimensions in the specific environment and ethnographic setting among so-called 'liveaboards' in the Mediterranean. Finally, the sea images, the maritime environment, the importance of nautical technology and details from individualized biographies will be put in a dialogue. My interlocutors' experiences of deterritorialization in perpetual motion and practices of mobile dwelling that epitomise ideals of individual freedom and self-sufficiency will be put in a dialogue with the debates on liminality and will be contextualised within the contemporary context of late modernity that promotes, enables and generates »the escape« to the sea.

Maritime lifestyle migration

Lifestyle migration has been recognized as a growing and disparate phenomenon with important implications for individuals, societies and places (Benson and O'Reilly 2009, Hoey 2010, Benson and Osbaldiston 2014). Michaela Benson and Karen O'Reilly defined lifestyle migration in a broad definition as the spatial mobility of "... relatively affluent individuals of all ages moving either part-time or full time, permanently or temporarily to places which, for various reasons, signify for the migrants something loosely defined as quality of life" (2009: 621). One of the first studies in this direction was a book *The British on the Costa del Sol* (2000) by Karen O'Reilly who wrote about British migrants living in expatriate enclaves in Spain. With a similar ethnographic approach, Michaela Benson researched middle-class British migrants



in rural southeast France (Benson 2011). As Benson and O'Reilly observed, the phenomenon of moving for a better life has been researched under different umbrellas such as retirement migration, leisure migration, counter-urbanization, second home ownership, amenity seeking, seasonal migration, residential tourism, inter alia (2009:2). Many of these studies find lifestyle migration useful in explaining and titling their case studies (Torkinson 2010, Hoey 2010, Korpela 2009, Nudrali and O'Reilly 2009, Eimermann 2013). Researchers contributing to the collection of studies *Lifestyle Migration - Expectations, Aspiration and Experiences* (Benson and O'Reilly 2009), agreed that lifestyle migration is distinct from other forms of migration in its principal motivations: lifestyle and a gradual achievement of a better way of life. As Benson wrote, lifestyle migration should be understood as one step in a wider lifestyle trajectory while understanding lifestyle migrant experiences requires sensitivity to the tension between structure and agency (Benson 2012: 1682). As we will observe in the case of maritime lifestyle migrants, structures and dispositions that enable privileged migration, the importance of historical conditions, cultural contexts as well as individual biographies, and the physical environment of the migration setting, all play an important role in understanding the phenomenon of maritime lifestyle migrations.

One of the contributions of lifestyle migration studies to the broader field of migration studies has been its focus on the cultural mechanism of migration. Focusing on the relation between migration and the cultural motivations of migrants, certain topics within the anthropology of tourism – such as the search for authenticity (Selwyn 1996, Theodossopolus 2013) and tourism imaginaries² (Salazar & Graburn 2014, Selwyn 1996) – have been informing research on lifestyle migration specifically in connection with understanding the search for a better way of life. A wider cultural repertoire or imaginaries privileging the rural idyll have for example been recognized by several researchers as an important element influencing migration. Marco Eimermann for example stressed the importance of rural images in his research on Dutch lifestyle migrants moving to rural Sweden (Eimermann 2013), while Michaela Benson wrote about the British in rural France, reflecting on their idealized beliefs on rural living (Benson 2011). As observed by Benson and O'Reilly, specific geographic places hold certain meanings for the migrants in terms of their potential for self-realization (2009). Representations of the destinations meaningful for migrants could, according to Benson and O'Reilly, be categorized under three main headings: rural idyll, coastal retreat, and cultural/spiritual attraction (2009).

Lifestyle migration is distinct from other more documented forms of migrations such as labour or refugee migration while lifestyle migration “on the sea” has additional peculiarities, as the cultural significance of maritime landscapes can be located within the *longue durée* and is of special importance for my interlocutors. Lifestyle migration has similarities with elite travel (Amit 2007) and its peculiarity also lies in the fact its aesthetic qualities are prioritized over economic reasons to migrate (Knowles and Harper 2009). That being said, my ethnographic data both challenges and confirms these observations. Traditionally, nautical tourism has an aura of high society and elite tourism; the exclusive side of maritime lifestyle migration is certainly apparent in expensive sailing boats and high fees for berths. On the other hand, the large discrepancies in the value of boats people live on put stereotypes of rich liveaboards into question, with the commercial value of my interlocutors' boats varying from 10,000 to 300,000 Euro and more. An additional observation that relativized the (un)importance of economic reasons is that



the cost of living on a boat can be extremely low (if you anchor in secluded bays) or extremely high (if you moor in luxury marinas). After having experienced life on a boat, many of my interlocutors reported they were surprised how cheap it was to live this way – some of them even started their journey or continued with this lifestyle because of its economy. A migration that started for aesthetic qualities is thus prolonged due to economic reasons, or simply because my interlocutors acquired new skills and an awareness of “parallel” economic paths. However, in “refusing” or not being able to afford the smooth routes of contemporary elite mobility, my interlocutors were also confronted with a variety of barriers (starting from not having toilets and hot water during the winter, they also reported how their social status changed once they were living outside the marina shelter, anchoring in bays, worrying about weather conditions, depending on locals for help during storms and for water supplies).

Furthermore, one of the specificities of maritime lifestyle migration is its connection with sea imaginaries. As we will observe in the next section discussing the relation between personal experiences, stories, and the physical environment, following stories of migration through a longer timeframe is of special importance in order to better understand maritime lifestyle migration. Sea imaginaries are specifically linked with freedom, contemplation, isolation, mobility, adventure and travel, as are the aspirations and expectations of my interlocutors (to have an adventure, to travel, to find him/herself, to escape consumerism, to have an active retirement...). Their experiences in the post-migration period however reveal various details (changed perspectives on the initial sea imaginaries enriched by their personal experience with the concrete environment and specific lifestyle on the boat) that help us better understand maritime lifestyle migration.

Where do you place those who are sailing the seas?

The sea as a physical place, sea imaginaries as well as the practice among my interlocutors, liveaboard lifestyle migrants, undoubtedly leads to a reflection on the concept of liminality. The ancient Greeks had two words for the sea; *pelagos* and *pontos*. While *pelagos* was used to refer to the sea as a “fact”, “... *pontos* indicates something else: it was the sea facing the human being, a trial to overcome, a threshold to pass, an open sea to be crossed, a danger, a challenge (Thomassen 2012: 21). Those who sailed the seas also had a special position. When asked who were the most numerous, the living or the dead, Anarchasis (a sixth century BC Scythian sage) is said to have answered, “Where do you place those who are sailing the seas?” (Endsjø 2000: 370 in Thomassen 2012: 21). Various researchers of lifestyle migration present liminality as an explanatory concept (or a concept with which they develop a critical discussion) while observing the ambivalence¹ of everyday life of their interlocutors. Some discussed the performance of liminality in migrants’ life (Bousious 2008), others used liminality to refer to the destination (O’Reilly 2000), they critically observed the difference between the term liminal and liminoide in relation to their case studies (Korpela 2009, Benson 2011) or referred to the in-between state of liminality of their interlocutors in the context of mid-life crisis (Hoey 2009). Originally, the theoretical concept of liminality was developed by Arnold van Gennep (1900 [1960]) and Victor

1 More on the concept of ambivalence as an analytical framework for explaining post-migration subjectivities in relation to British lifestyle migrants in rural France see Benson 2011.



Turner (1969) and is today experiencing a revival. Van Gennep related the concept of liminality to the transitory phase in rites of passage (to the middle phase between separation from the old position and incorporation into the new one), while Turner further developed this idea by concentrating on the in-between state of liminal, situated between two fixed points. Passing the liminal stage, the individuals are socialized into their new status. Turner also introduced the term *liminoide* (1982) that not only refers to the in-between state but to any position outside. Since the *liminoide* state is described by Turner as a transitional phase that individuals enter voluntarily, it was associated with leisure space and adopted as more a suitable term than *liminal* among various researchers of lifestyle migration (Korpela 2009, Benson 2011). As we will see in the ethnographic material, the models of liminality and the *liminoid* are in the case of my interlocutors only partly useful, as they entered this “liminal position” voluntarily and once “there”, they also actively create their future options (rather than passively experiencing the leisure space). Their attempts to inhabit the gap between possibilities are better suited in the third space of inbetweenness, borrowing from Homi Bhabha vocabulary, where various modes of *unbelonging* (Rogoff 2000), *smuggling along* (Rogoff 2006) or simply “lifestyle experiments within late modernity” can be observed. As we will observe in the following lines, the idea of *unbelonging* - *unbelonging* not as being at a loss, of inhabiting lack, of not having anything, but rather as an active, daily disassociation in the attempt to clear the ground for something else to emerge, as developed by Irit Rogoff (2000) can serve as potential explanatory context for in-between practices and places of maritime lifestyle migrants.

Ethnography, environment and imaginaries

“We became liveboards”

“In 1976 we sold our house, waved goodbye to the family, and took to the sea in a boat we had built ourselves. We became long-distance, liveboard cruisers [...]. Abandoning brick walls and gardens, property taxes, and interference from authorities who continually tried to order what we might or might not do, we took on the less comfortable but much more invigorating life of responsibility for our own actions, health, welfare and safety [...] “
(Cooper, Cooper 1994: 11).

Sell up and Sail by Bill and Laurel Cooper is one of the books that became bibles on long-term cruising. One can find Cooper's book on many liveboard boats, on swap-book shelves in marina toilets and clubrooms in shipyards. Although the liveboard phenomenon is highly diversified, most of my interlocutors started their story in similar words as the Coopers did. I could also observe that the broader context of how they began to live aboard was usually marked with the books they read, with the stories they heard (usually about the man who sailed off) or with youth experiences with the sea, sailing or travel. Tom (50) and Prudence (52) for example met in England in their early twenties. As a child Tom lived in Tanzania and Uganda with his parents. Prudence, the oldest among seven children, was always at hand for babysitting.



“...The decision was clear. There will be no children, there will be no house [...] Boat? Who knew about sailing at that time! School? Who knew that we would end up as school teachers? [...] One year of working, one year of travelling, one year of working, one year of travelling. We liked that.”

After spending years travelling the world, teaching English, even picking up a Masters degree, they ended up in the library mentioned in the opening of this article. »*If he did it, we can do it!*«, they agreed after reading the famous book of Moitessier. They got their boating licence and then bought their very first boat in New Zealand. It was 1986. The ten meter long sailing boat cost less than they expected. The boat was old, wooden and in dire need of repair. Year of production: 1933. When the boat was ready, they sailed off with no sailing experiences, with a plastic sextant that cost 25 dollars and a small radio, all the way from New Zealand to Caledonia. 800 nautical miles, 17 days, headwinds and storms. Luckily at least radio did not fail. When French was getting louder and clearer on the airwaves, they knew they were approaching land. They landed and promised themselves they would never ever go back onto the open seas. They explained that adventure is adventure, life is life. Sailing just doesn't suit them, they thought. Sitting in the cockpit of the boat, they spent next few months writing work applications. Somewhere between the twentieth and twenty-fifth application they finally get it. Living on a boat is damn cheap. No rents, no bills, no mortgages. The ideal home. A mobile home. They clench their teeth and set off towards Australia.

While Tom and Prudence didn't speak about a single event causing their departure (as they left relatively young and prolonged their adventurous backpacking/teaching experience into an adventurous lifestyle at sea) for many of my interlocutors the concrete occasion, the point when the departure happened, was usually connected with a very specific individual event – a retirement or a possibility for early retirement, a redundancy, a political event, blocked career choices, disease, divorce or accident, the birth of children, setting up home on their own (in the case of younger generation), or an inheritance as well as other kinds of financial circumstances that enable the beginning of a journey. Ines (66), who lost a son in a car accident and shortly afterwards decided to sail around the world with her second partner, described her experience in the following way:

“After the accident all was easy for me. I know it sounds weird. I lost fear... it was very easy for me to decide quickly and left behind all what was not important... At that time I just needed emptiness, loneliness, a space with nothing... The sea fitted me.”

After spending a few years living on the sea, many of my interlocutors as well as authors of books described the sea as an infection, as a virus or as a drug; “...out of all the drugs, the sea is the most intoxicating” (Horvat: 1996); or as Tom (50) stated: “...once you test this kind of life you cannot return to the land anymore...”. While the idea of a virus in the quotations above was contextualised with romantic connotations as well (this usually happened in the first interview), after spending a longer period with my interlocutors, practical aspects such as fresh air and their health, the effect of sunshine on their mood, and the fact that they avoided all the winter viruses afflicting sedentary life were highly important for continuing their lifestyle on the boat.



Even though symbolic beginnings many times include romantic sea imagery, my interlocutors (mostly those who have spent five or more years on the boat) generally did not romanticize the sea during our interviews. As Fritz (51), who spent fifteen years living on a boat with his wife explained:

“For me the sea has the same meaning as it has for the fish. For me, the sea must be there. My body needs it. The smell, the air... I do not think of it anymore, or admire it anymore so much.”

During the interviews, sea passages were described in a highly realistic way, many times mentioning their fear or at least respect for the sea, but also boredom. Nataly (42), a mother of two who lives and travels with her family on a 50-foot home-built sailing boat explained:

“You know it is a lot about waiting. Waiting is a special experience... I mean for your body and your mind. You are changed... but... It can be quite boring and tiring... I like it... you sit and you wait. That’s it!”

The experience of always being on watch, never being able to relax, never getting enough sleep, always being in motion, never allowing yourself to stop, even during the calm, is often described the interviews as well as books. This experience is in contrast with the tourists’ sea and supports the idea of a “smooth” voyage where the self is not static but is always in the zone between multiplicities (Phelan 2007: 15), longing for irregular results.

The majority of liveaboards in the Mediterranean hold European passports, have lived in urban settlements before their migration, represent different social strata and age groups, have very different sailing experience (from none to sailing instructors and contestants) and their break with sedentary life in the West occurred in a variety of ways. While most are couples, many are families and single men³. My interlocutors interact frequently in official and unofficial marinas and city peers, sharing information on good anchorages, vital resources such as water and electricity, prices, weather, the political situation in the Mediterranean, and boat regulations. Information is furthermore spread online through blogs, forums and e-mails. Above all, German, French and English liveaboards maintain contacts with their fellow citizens on land, as one can easily find British (around Lefkas and Corfu islands), German (Igoumenitsa area) or French (Peloponnesus area) communities along the Greek coast. This network is important for assistance and information concerning social and political conditions, market prices and health care services in the places they traverse.

The liveaboards’ travel routes are on the one hand outcomes of spontaneous decision-making, but on the other hand these spontaneous routes are all taking place within pre-selected areas⁴. Although destinations keep changing along the travel trajectory, they largely depend on the social, political, economic and climatic conditions in the localities traversed. Regarding the Mediterranean, many claim that Greece is one of the few countries where conditions are still suitable and life is affordable for them. Apart from practical reasons (numerous unfinished marinas where boats can find berths for free, as well as the tolerance of the social environment towards liveaboards as reported by my interlocutors), Greece also holds an important place within the cultural images to which my interlocutors referred - movies such as *Shirley Valentines* (1986) by Willy Russell are examples of these images. Some liveaboards have regular



incomes (mostly retired people) or savings, while others have to resort to various flexible economic strategies; temporary work in marinas and construction sites, being involved in sailing and diving schools during summer or offering different service to charter companies (cleaning charter boats, sail repairing...), and long distance work through the Internet (computer programming, translation, writing, stock trading...). The problematic aspect of this kind of economic life is often expressed through the inflexibility of sedentary-oriented national states. The entitlement to many social positions, state support, rights and benefits, obtaining personal documents, certificates and licenses: all of the above require a permanent address, a fact also relevant in other highly mobile people (Juntunen, Kalčić, Rogelja 2014). The same holds true with participation in official economic life through the banking system (ibid), which is why many of the liveaboards keep fake permanent addresses in order to avoid problems.

A unifying feature for all liveaboards is that they have taken a conscious decision to take up a mobile life. Ethnographic details however show that the balance between choice and necessity has to be taken in consideration when talking about the reasons for adopting this kind of life. Redundancy, health problems, blocked career choices and individual crises are not rare among liveaboards, nor is negotiating the tension between experience of material demands in pursuit of a livelihood within the flexible New Economy and prevailing cultural conventions of the good life as observed by Brian Hoey in the case of lifestyle migrants moving to Northern Michigan (2005). Personal reasons for choosing this way of life vary: not having enough time for family, for themselves and for their community; because they want to live a healthier life; to avoid the rat race; because they felt violated; because they had a lack of control over their lives; because they like nature, adventure, the sea and traveling; because they think there is a lot of freedom in this kind of life and almost all say that living on the boat is the most economic way to travel (and live).⁶ Among my interlocutors there were also many sabbatical sailors that prolonged their journey due to economic reasons, their sabbatical year turning into a lifestyle. However, I also noted that for the majority of my interlocutors the phase of “living on the boat” was transitional (although it can vary from one year to fifteen years). The experience of being able to move with the boat, to change places, neighbours and states whenever you like, creates a possibility of an interstitial zone where one can always become, never stay or accommodate, it creates a situation of inhabitation or “temporarily unbelonging”, similarly to the *BorderXing* art project exploring ideas and concepts of liminality by illegal border crossing performed by two artists and described by researcher Emma Cocker (2012). The sea and the boat physically allow for such temporary unbelonging, which can be understood in two ways: as an active dissociation or as a mode of “dropping out”. The cases of my interlocutors speak more about a critical refusal where actors place themselves in an in-between zone, contemplating their situation, their point of departure, as well as their possible future scenarios.

For those living on the boat for longer periods (five years and more), the perpetual motion was described as something “normal” characterizing the late 20th and early 21st centuries, as well as a way to contemplate on their life. For some however, it is also a vicious circle they find difficult to leave, having sold their house and not being able to sell their boat anymore as the economic situation changes for example. Mobility is central to their lifestyle and is stimulated by various reasons. Bob and Liz for example move further because “...we are fed up with the place, we might find a better job/life somewhere else, because we want to travel, because



we want adventure, because we belong nowhere, because we do not want to live in a rat race, because we are used to move, because boats can be untied.” Constant mobility, ongoing quests and mobile economic practices - although interspersed with periods of sedentarism - are deeply incorporated in this way of life and constitute its everydayness. For my interlocutors the sea also functions as a place where the on-going mobility is not questionable and where one can still be invisible. A German family that I met in the Corinth Canal explained they often use travel as a cover in front of their family, friends and school back home. At the same time, they also stated that they are very inclined towards traveling and sailing, but their main reason for leaving their previous life behind was based on their desire to spend more quality time together. Due to a host of reasons (high costs of living, long working hours in order to pay the bills, moral dilemmas arising from work in the corporate system of neo-liberalism...), this was not possible for them in Germany. As the mother explained:

“It would be weird to go and live somewhere in the mountains in order to spend time together. [...] If you say I travel you are normal... If you say I sail you are like a hero.”

Out there at sea (sitting in the cockpit of the modern sailing boat)

Having had the experience of living on a boat, I noticed that the importance of the sea as a concrete physical environment cannot be overlooked as it demands special practical bodily adaptations (to stand/to cook/to sleep ... on a moving object), it can cause seasickness, it can produce special psychological problems (being in a wide open space without landmarks), it can stimulate religious or emotional experiences (again due to its wide open space) and offers a mobile platform for the perpetual quest for a better life. Apart from the sea, the boat should also be taken into consideration – physically and metaphorically. My interlocutors generally agreed that without the rapid development of affordable navigation technology and boat building industry, a maritime lifestyle would not have been possible for them, adding that the impulses and experiences they obtained from living on a boat and on the sea are not only connected with culturally relevant images. Many of my interlocutors referred to the boat as to an extension of their body or personalised it to the level of their travel companions.

Furthermore, the sea is undoubtedly connected with motion, as one hardly can stay still at sea. Islands function only as shelters while the sea is traversed and are left behind as the waves obliterate the tracks. As Phelan observed, the seas are empty and full at the same time; full of routes, memories and symbols, yet empty and hardly deserving to be called a place. “What is there for us at sea then? Nothing but a boat, one’s body and endless waves...” (2007: 5). The sea is therefore on a practical level characterised by crossing, movement, connection, but also with fractures, hardship and disuniting, as Phelan continues (ibid). Change and fluidity, together with motion, are also useful concepts to bear in mind when dealing with the sea as a physical environment. Phelan furthermore observed how constant shifts of the wind, phases of the moon and fluctuation of the sand support the idea of change and fluidity on the practical level (ibid). Many of my interlocutors described the total contrast between the romantic and very comfortable calm sea and the horror of the storm, as well as the joy of sailing on a choppy sea. The landscape changes or disappears as the boat moves by, the layer of the water around the



boat is unsettled and even the movement of the boat itself exhibits many characters. As Phelan observed, the only one who is not moving is the seaman. As the boat moves he waits patiently, struggling to accustom his body to the motion of the waves and the boat or fighting seasickness (Phelan 2007). In his article on Icelandic fishing, Gils Pallson used seasickness as a metaphor for learning, writing that enskillment – in the form of seasickness, fishing or ethnography – is not connected with internalising the body of knowledge but with an active engagement with the environment (1994:901). In short, the change from “land legs” to the “sea legs” is a bodily experience. To be at sea, the body must become attuned to the waves and the motion of the boat. To return to land, as many navigators reported, is a similar, but reverse bodily experience where one has to overcome the sickness caused by the land’s stillness. Several of my interlocutors reported having problems with seasickness, the fear instilled by strong winds and big waves, or simply with difficulties of living on the limited space of the boat with no proper shower. Others discovered their health condition improved drastically; they spoke of the bodily experiences of health that they have never felt before and continued with this lifestyle as they acquired the skills that helped them overpass the difficulties of life on a boat (how to have less things, how to shower with cold water...).

All these characteristics of the sea can be compared with the concept of smooth space discussed by Deleuze and Guattari (1988). They developed a distinction between a smooth and striated space, the latter being ordered and regulated by a fixed scheme while smooth space allows and requires irregularities. “The sea is perhaps principal among smooth spaces, the hydraulic model par excellence. But the sea is also, of all smooth spaces, the first one attempts were made to striate, to transform into a dependency of the land, with its fixed routes, constant directions, relative movements, a whole counterhydraulic of channels and conduits” (ibid: 387).

Regardless of the sea’s disobedient character, the land-attuned view has always tried to put permanent marks on it by imposing charts, latitude and longitude. With the development of GPS technology and its use in applications such as the Automatic Identification System (AIS) used for identifying and locating vessels by electronically exchanging data with other nearby ships, AIS base stations and satellites, it seems the sea has been finally controlled and is as such accessible for various people. With the development of accurate charts, the invention of GPS technology, and modern sailing boats with keel that can sail against the wind, it is not only the sea that becomes more striated but the journey itself changes, as reported by many of my interlocutors. Even though the journey at sea is still characterised more by vectors and moving than with the positions and stillness, the electronic chart plotters register and mark the tracks and the journey becomes straightened with the precise position of the boat. There are sailors who agree and others who disagree with this point. One can hardly get lost with the new technology but on the other hand, borders are still difficult to set and the wind still blows as it wants, allowing irregularities to happen (one can end in a different place than he/she initially planned).

Imagining the sea

We were crossing the Aegean Sea from Peloponnesus to Rhodes on a windy autumn night with no stars above us. My glasses were caked with salt and I felt cold and uncomfortable. Apart from this “chilly reality”, I also enjoyed the experience on the other hand: I was listening to music on my iPod, reading poems, imagining places that we will soon reach, breathing the soft



fresh air and listening to the sound of waves. Was this the same sound as on my meditation tape? Did the sea around me resemble the images in the book or might the images just help me pass the chilly night? Places are not merely physical surface and substance, but are deeply interconnected with the images imposed on them. While it is the contemporary technological and other developments that facilitate this lifestyle, the historical perspective has to be invited into discussion as well. Initial models of the sea in the Western world were connected with fear and horror (Corbin 1994); the sea as a locus of horror, one that witnesses The Flood, is according to Corbin associated with two main sources, the Bible and a considerable body of classical texts.⁷ In Corbin's view, this context was prevalent before the 18th century, when, during the ages of Enlightenment and Romanticism, a different perception of the sea with more idyllic images was brought forth.⁸ The sea of the English Romantics such as John Keats (1795–1821), William Wordsworth (1770–1850), George Gordon, Lord Byron (1788–1824) and Samuel Taylor Coleridge (1772–1834), to name just a few, was portrayed with admiration.

If the Romantics were democrats and freedom fighters (Raban 1993: 18), Joseph Conrad (1857–1924), a precursor of modernist literature who wrote many stories and novels with nautical settings, sailed in the other direction. His right-wing political beliefs directed him to set sails – in reality and through literature – because “...the land was polluted beyond repair – by socialism and ‘radical reform’ [...]” (ibid). For Conrad, the sea was a strong national symbol and the last untainted, venerable and holy place left on the Earth's surface,⁹ where one can still maintain order (Raban 1993: 18–19). Conrad and his romantic predecessors not only wrote about the sea, but were also passionate amateur sailors, travellers or had worked in the merchant navy.¹⁰ They wrote about the sea and they got soaked by the sea as well. In the context of this intimate relationship between sea and man, the small-boat sailors and their writings had a special place in the sea-symbolism of the 19th and 20th centuries.

Despite the fact that small-boat sailing was well established in England at the end of the 19th century, it was an American who first circumnavigated the world in a small sailing boat. In 1895, Joshua Slocum – a seaman, adventurer and writer – was the first man to sail single-handedly around the world. A book he published in 1900, *Sailing Alone Around the World*, can even today be found on many liveaboards' boats. Slocum, a trained and experienced sailor, wrote about the sea and his experience in a much less spectacular manner as his ancestors did while he contributed (in his specific descriptive way) to the understanding of human experience on the sea.

“About midnight the fog shut down again denser than ever before. One could almost “stand on it.” It continued so for a number of days, the wind increasing to a gale. The waves rose high, but I had a good ship. Still, in the dismal fog I felt myself drifting into loneliness, an insect on a straw in the midst of the elements. I lashed the helm, and my vessel held her course, and while she sailed I slept. [...]”

The loneliness of my state wore off when the gale was high and I found much work to do. When fine weather returned, then came the sense of solitude, which I could not shake off. I used my voice often, at first giving some order about the affairs of a ship, for I had been told that from disuse I should lose my speech. At the meridian altitude of the sun I called aloud, “Eight bells,” after the custom on a ship at sea. Again from my cabin I cried



to an imaginary man at the helm, “How does she head, there?” and again, “Is she on her course?” But getting no reply, I was reminded the more palpably of my condition.”
Joshua Slocum (2004 [1900])

In the course of the 20th century, the idea of self-reliance, together with the anti-consumerism movement, found its way to many sea travelogues, with the sea once again serving as a sanctuary for fugitives. One of the most popular examples from the period of the student uprisings around 1968 and followed mostly by the younger French generation, was the French sailor Bernard Moitessier, who sailed on a boat named *Joshua*, in honour of Joshua Slocum. Apart from his books, where he writes about distancing himself from consumerism and environmental destruction of the West (Moitessier 1995 [1971]), he became almost a legend with his public gesture of “stepping out”. In 1968 he participated in the Sunday Times Golden Globe Race, which would reward the first and fastest sailor to circumnavigate the Earth solo and non-stop. Although Moitessier had a good chance of winning, he quit the race and continued on to Tahiti rather than returning to England. In the second part of the 20th century, long term cruising on small sailing boats was no longer connected just with “heroic actions”, sportive achievements or short-term amateur sailing excursions, but was, also due to technological advances, supplemented with long-term living and/or traveling on sailing boats. Although my interlocutors travelled on fully equipped modern sailing boats, they also sailed through the sea of stories; they obtained their experience of the sea as human beings, while the sea itself probably hasn’t changed much in all these centuries.

Place of ultimate freedom?

In the conclusion I will bring to the fore three questions: What can we learn about the relationship between people and the sea on the basis of an ethnography of liveaboards, what is the significance of the sea (for my interlocutors) in the contemporary context of late modernity, and how does my ethnography link to notions of liminality? In the subchapter entitled *Geographies of Meaning* in the collection of studies *Lifestyle migration – expectations, aspirations and experiences*, editors Michaela Benson and Karen O’Reilly wrote about the importance of specific geographic places which hold certain meanings for the migrants in terms of their potential self-realisation (2009).

Lifestyle migrants seek literal and figurative places of asylum or rebirth. [...] These representations of the destinations chosen were drawn from both personal experiences of the places through prior tourism and travel but they also derive from wider cultural narratives. They can be categorised under three main headings: the rural idyll, the coastal retreat and the cultural/spiritual attraction.” (2009:6)

Although the sea partly fits in all three proposed frameworks, it could also be listed as a specific sub-field, stimulating lifestyle migrants with its own culturally specific meanings derived from a long history of colonialism and politically imposed ideas about the “sea of freedom”, evident for example in the treatise *Mare Liberum* (1916 [1608]) by Hugo de Grotius and used later on to legitimise a Dutch expansion to the Caribbean. It can also be found in the Romantic landscape of Byron’s poems, in the ideas of anti-consumerism as expressed in the life and



writings of famous French sailor Bernard Moitessier, and it can be also related to the global adventure landscape of the 21st century. Apart from these symbolic foundations and modern technological developments, the physical environment of the sea should also be taken into consideration, as living on a boat and at sea is a specific bodily experience. The ethnography presented here speaks about the interconnectedness and symbiotic relationship of material and symbolic aspects of the sea, where both aspects are equally important and can mutually explain each other. Furthermore, we can observe how different perceptions and experiences of the sea are not just present in a diachronic perspective, but can also differ synchronically according to the specific individual stories. Being involved in the bodily experience with the sea over longer periods and not just observing it from the beach or cruise ship in summer months, my interlocutors experience the different facets and movements of the sea, and they left or continued this lifestyle by resolving the tensions between reality and imagination. The experience of the sea as material substance has an important role in resolving/understanding this tension. The sea of my interlocutors is not just the benign, calm, turquoise summer sea or a sublime romantic sea, it is also a grey coloured place of winter storms forcing human bodies to accustom to the fluid circumstances. Being involved in voluntary lifestyle migration and equipped with modern boats and navigational technology as well as with their skills, they however possess a high degree of control and cannot be compared with other contemporary sea experiences (such as illegal migrants' experience) either (see Drissen 2004 on migrants' experience of the sea). After decades spent at sea, or through the experience of ocean sailing, my interlocutors spoke of smelling the winds, recognizing the meanings and effects of the colours of the sky above the sea, hearing voices from the sea, they spoke of the relation between their mood and the movements of the sea, consciously or unconsciously amalgamating cultural images, their experiences, and the physical features of the sea. Others still were disappointed by the experience, or felt uncomfortable and afraid. I claim that the sea experienced by my interlocutors is no longer a tourist sea (seen in a daylight on a lazy hot summer afternoon), no longer a "tremendous Romantic sea", no longer just a physical matter or a youthful memory of holidays, but a collision of matter and fiction transformed by their experience as liveaboards - living, traveling and working on a small boat, floating on the sea. The sea that is pertinent to our debate is not just a matter or a cultural metaphor but is also a sea of human experience vis-à-vis the physical matter of the sea.

On the ground of my ethnography I claim that in the contemporary context, the sea can still function as a place of freedom and escape, while (for my interlocutors) many initial imaginaries are transformed by the real experience with the environment. The wetness, the windiness, the limited space and other discomforts have to be taken into account, while new knowledge and skills can open new possibilities of parallel economic and lifestyle paths. Following ethnographic accounts, the sea as a physical environment offered refuge in times of personal crisis; it became a sanctuary because it is still difficult to conquer and control; a playground for heroes and a realm of adventure because it is unstable and unpredictable; as a place that is difficult to attend, it also became an invisible cloak for those who search for alternative lifestyle solutions or those who are pushed towards it in a variety of ways in the context of global modernity.

In relation to the discussion on liminality, a few additional remarks can be made by using the presented ethnography. As noted by B. Thomassen and other authors of the edited volume *Liminal Landscapes* (2012), Turner's work can be pushed in different directions, also under-



standing human reactions to liminal experiences or developing more fragmented view on different kinds of liminality. (Turner 1982). By using detailed ethnographic case studies, the role of liminality in the context of global modernity can be questioned further, namely how we think and live with liminality today. A contemporary world experienced by my interlocutors is essentially disordered and uncertain, almost as if the liminal conditions have turned into the norm. As diagnosed by Szokolczai and discussed by Thomassen (2012: 30), the modern episteme represents a temporal fixing of liminal conditions that at a given moment freeze and turn into structure; in other words, modernity can be interpreted as a peculiar form of “permanent liminality”. Can we understand the choices, ideas and acts of my interlocutors as a wish to impose their own order upon permanent liminality? I observed how for my interlocutors the sea and the journey (and its liminal associations) are adopted for a self-project experiment in the context of *what if* questions: what if this is possible (to live on the boat), what if there is a better port, a better community, a better life... In the experiment of work-leisure-existence on the sea and on the boat, the liveboards are in a relatively privileged and active position, they temporarily stop (working, going to school or to church, even stop walking as they cross the seas) and critically observe themselves and the dominant structure. Ideas such as »smuggling as a mode of embodied criticality« or »active position of unbelonging« developed by Rogoff can be considered as alternative liminal concepts (Rogoff 2000, 2006) suited for the ethnography presented. In her book *Terra Infirma*, Rogoff writes about learning and transitional processes and how they are »... not so much the addition of information as they are the active processes of unlearning which need to be carefully plotted out into active theories of unlearning which can be translated into active positions of unbelonging« (2000: 3). Her theoretical discussion on *unbelonging* as an active process does not promote the illusion that the state (or any other structural constrain) is not powerful but rather aims »to examine some of the terms by which it has limited and shut down our capacity to understand and thematize issues of belonging beyond those annexed purely to the juridical status of its subjects« (ibid: 5). The movement of my interlocutors has to do with experimentation, curiosity, the constant making of choices but also with a wish of “being-at-home in a meaningful world”, to use Thomassen’s vocabulary (2012). While temporarily unbelonging, my interlocutors acquired skills in adapting to new situations (the marine environment, new economic possibilities of work-leisure-existence on the sea, family relations on the boat...). It can be said that the sea with its liminal associations was an important element in their pre-migration period, while in the post-migration period, the skills and knowledge they acquired can serve to temporarily escape the »permanent liminality« of late modernity and to carve new ways for the future experiments.

Undoubtedly, maritime lifestyle migration brings personal transformations in the migrants’ lives, yet the tension or congruity between reality and imagination in the case of a maritime lifestyle must also include the understanding of the concrete physical environment and the human experience regarding this environment. The change they achieved was not structural (they still function within the middle class) but it arises and is defined by their intimate experience. It is interesting to note that for almost all my interlocutors a lifestyle migration to the boat was a transitional period of five to ten years followed by the return to their home-country, a wish to do so, or to relocate elsewhere (several cases that I followed sold a boat and bought a house/or dreamed of buying a house in rural areas of France, in French Polynesia, rural Spain or rural



Sweden). The sea as a place which signifies for migrants something loosely defined as quality of life, has a quality of “the gap”, which can be inhabited also due to modern technology, and from where one can go in different directions. For a few retired couples such liminality can even be an end point - one of the famous books by Bill and Laurel Cooper (1994), *Sail into the Sunset. A Handbook for “Ancient” Mariners* has all kinds of advice on how to die on the boat in the chapter *Your time is up*. For families, it can be an intermediary phase, for couples such as Tom and Prudence, a place of constant adventurous circulation. The geographic place of the sea and imaginaries of the sea can be used as a jumpstart that enables individuals to reflect or even rearrange work and family life, or it can be inhabited in a more permanent sense in order to achieve for example an active retirement. For my interlocutors, it seems as though the sea functions as an in-between place that one can inhabit and contemplate about options for a while, acquiring new in-between skills and knowledge that can be effectively used in their future experiments in order to create a more meaningful world for themselves.

References

- Amit, Vered. 2007. Structures and Dispositions of Travel and Movement, in *Going First Class? New Approaches to Privileged Travel and Movement*, edited by Amit Vered (New York, Oxford: Berghahn Books), 1-14 .
- Bauman, Zygmunt. 2010. *Liquid Modernity* (Cambridge: Polity Press)
- Benson, Michaela. 2012. ‘How culturally-significant representations are translated into lifestyle migration’, *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 38(10), 1681-1696.
- Benson, Michaela. 2011. *The British in rural France: lifestyle migration and the ongoing quest for a better way of life* (Manchester: Univ. Press)
- Benson, Michaela and O’Reilly, Karen (eds.). 2009. *Lifestyle Migration. Expectations, Aspirations and Experiences* (Farnham: Ashgate)
- Benson, Michaela and Osbaldiston, Nick (eds.). 2014. *Understanding Lifestyle Migration. Theoretical Approaches to Migration and the Quest for a Better Way of Life* (Hampshire: Palgrave)
- Bousiou, Pola. 2008. *The Nomads of Mykonos. Performing Liminalities in a “queer” Space* (New York & Oxford: Berghahn Books)
- Cocker, Ema. 2012. *Border crossing: practices for beating the bounds in Liminal landscapes*, edited by Hazel Andrews and Les Roberts (London, New York: Routledge), 50-66.
- Cooper, Bill and Laurel Cooper. 1994. *Sell up and Sail* (London: Adlard Coles Nautical)
- Corbin, Alain. 1994. *The Lure of the Sea. The Discovery of the Seaside in the Western World 1750-1840* (Cambridge: Polity Press)
- Deleuze, Gilles and Felix, Guattari. 1988. *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia* (Minneapolis, MN: University of Minnesota)
- Drissen, Henk. 2004. ‘A Janus-Faced Sea. Contrasting Perceptions and Experiences of the Mediterranean’, *MAST*, 3(1), 41-51.
- Eimerman, Marco 2013. *There and back again? Dutch lifestyle migrants moving to rural Sweden in the early 21st century* (Örebro: Örebro University Press)



- Gaonkar, Dilip Parameshwar. 2002. 'Towards New Imaginaries: An Introduction', *Public Culture*, 4(1), 1-19.
- Grotius de, Hugo. 1916 [1608]. *The Freedom of the Seas or the Right to the Dutch to take Part in the East Indies Trade* (New York: Oxford University Press)
- Hoey, Brian. 2010. 'Place for Personhood: Individual and Local Character in Lifestyle Migration', *Midwestern City and Society*, 22(2), 237-261
- Hoey, A. Brian. 2009. 'Pursuing the Good Life: American Narratives of Travel and a Search for Refuge in Lifestyle Migration', in *Expectations, Aspirations and Experiences*, edited by Michaela Benson and Karen O'Reilly (Burlington: Ashgate Publishing), 71-91.
- Hoey, Brian. 2005. 'From Pi to Pie: Moral Narratives of Noneconomic Migration and Starting Over in the Postindustrial Midwest', *Journal of Contemporary Ethnography*, 34, 586-624.
- Horvat, Joža. 1996. *Besa 1,2* (Zagreb: Mozaik knjiga)
- Juntunen, Marko and Špela, Kalčić and Nataša, Rogelja. 2014. 'Reflections on Marginal Mobile Lifestyles: New European nomads, liveboards and sha'bi Moroccan men', *Nordic Journal of Migration Studies*, 4(1), 11-20
- Kalčić, Špela. 2013. 'Going Nomad: New Mobile Lifestyles among Europeans', *Two Homelands*, 38, 33-48
- Korpela, Mari. 2009. *More Vibes in India. Westerners in Search of a Better Life in Varanasi* (Tampere: Tampere University Press)
- Knowles, Caroline and Harper, Douglas. 2009. *Hong Kong: Migrant Lives, Landscapes, and Journeys* (Chicago: University of Chicago Press)
- Moitessier, Bernard. 1995 [1971]. *The Long Way* (Lanham MD: Sheridan House)
- Nudrali, Ozlem and O'Reilly, Karen. 2009. 'Taking the risk: the British in Didim, Turkey', in *Lifestyle Migration. Expectations, Aspirations and Experiences*, edited by Michaela Bneson and Karen O'Reilley (Farnham: Ashgate), 137-152.
- O'Reilly, Karen. 2000. *The British on the Costa del Sol* (London: Routledge)
- Pallson, Gisli. 1994. 'Enskilment at Sea', *Man* 29(4), 901-927.
- Phelan, Jake. 2007. 'Seascapes: Tides of thought and being in Western perception of the sea', *Goldsmiths Anthropology Research Papers* (London: Goldsmith University of London)
- Raban, Johnatan. 1993. *The Oxford Book of the Sea* (Oxford: Oxford University Press)
- Rogelja, Nataša. 2013. 'Contemporary Peripatetic Adaptations: Mobility, Marginality and Inventiveness', *Two Homelands* 38, 49-62.
- Rogoff, Irit. 2000. *Terra Infirma. Geography's Visual Culture* (London and New York, Routledge)
- Rogoff, Irit. 2006. "Smuggling" - *An Embodied Criticality*, PDF file <eipcp.net/dlfiles/rogoff-smuggling> [accessed 2015-04-09]
- Russel, Willy. 1986. *Shirley Valentine and One for the Road* (Portsmouth, NH: Methuen)
- Salazar, Noel and Nelson H. H. Graburn. 2014. *Tourism Imaginaries. Anthropological Approaches* (London, New York: Berghahn)



- Slocum Joshua 2004 [1900]. *Sailing Alone Around the World*, <<http://www.gutenberg.org/files/6317/6317-h/6317-h.htm>> [accessed 2015-01-28]
- Selwyn, Tom (ed.). 1996. *The Tourist Image: Myths and Myth Making in Tourism* (Chichester: Wiley)
- Theodossopolus, Dimitris. 2013. 'Introduction. Laying Claim to Authenticity: Five Anthropological Dilemmas', *Anthropological Quarterly*, 86(2), 337-360
- Thomassen, Bjørn. 2012. 'Revisiting liminality: the danger of empty spaces', in *Liminal Landscapes*, edited by Hazel Andrews and Les Roberts (London, New York: Routledge), 21-35.
- Torkington, Kate. 2010. *Defining Lifestyle Migration*, *Dos Algarves* 19, 99-111
- Turner, Victor. 1982. *From Ritual to Theatre* (New York: Performing Arts Journal Publications)
- Turner, Victor. 1969. *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure* (New York: Aldine)
- Van Gennep, Arnold. 1960 [1900]. *The Rites of Passage* (London: Routledge)

Author's affiliation

Dr. Nataša Rogelja, Scientific Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts,
Novi trg 2, SI - 1000 Ljubljana
natasa.rogelja @ zrc-sazu.si



“Blowing off” the boat

The sea border crossing to Europe, a navigation on the nature/culture divide

Estela Schindel

Abstract The crossing of undocumented travellers to Europe through the Greek-Turkish maritime border area and, particularly, the practice of destroying their own boats as a strategy to be rescued by border patrols are taken as a point of departure for a reflection on the political and cultural definition of the European borders today. Based on material collected during two research stays in the North Aegean, the article presents accounts of these sea crossings and analyzes them as navigations and negotiations along the symbolic boundary between “nature” and “culture”. The expulsion of unwanted migrants into a zone of exposure to the elements, or *bare life*, is the result of a border regime that forces unwanted travellers to take more dangerous routes, pushing them into a sphere of mere biological survival and submitting them to a particular mobility regime. This sea voyage is characterized as an experience of radical indetermination where the boundaries between what is conceived of as “nature” and a realm of civilization and technological superiority are being continually contested and redrawn.

Keywords sea voyage, European borders, bare life, mobilities, modernity, nature, technology



Abbas' most dreadful journey

“At what point of your journey were you most afraid?” I ask Abbas. “When we blew off the boat” he answers. And he adds: “The water was already at our knees and the Greek border guards were just watching us from their ship. They were ready to let us die.” Illegalized¹ migrants trying to reach Greece from Turkey by sea are provided by the traffickers with an inflatable boat, a knife and the instructions to puncture the rubber dinghy themselves to let the air out if they are in sight of a border patrol ship, in order to turn the situation into a sea emergency. They call this action “blowing off” the boat. Instead of pushing them back to Turkish waters, the border guards are then obliged to rescue them and bring them ashore.

Abbas, a man in his twenties, comes from Afghanistan and is telling me the story of his several attempts to enter Europe through the Greek-Turkish border, by land and by sea. The most frightening experience was on that third attempt, he says, when their boat was intercepted while approaching Greek territorial waters and they “blew off the boat.” He recalls: “When we saw the Hellenic Coast Guard ship approaching, we destroyed the boat with a knife, and it soon started leaking. We asked for help to the Greek patrol, but they wouldn’t rescue us. They were pointing at us with a strong reflector. I hold a child in my arms to show them that there were children on board. When the boat was near enough they threw us a rope and asked us to pull, in order to get closer. But then, instead of rescuing us they used some long tool to break the motor of our boat. Afterwards they cut the rope and remained there, just watching, while the water was already at our knees, ready to let us die.” Eventually, Abbas and the rest of the group were rescued by ships of the Turkish Gendarmerie. It was only after several attempts – on the seventh try, in fact – that he made it to the island of Lesbos. Our conversation takes place under the shade of pine trees at Pikpa, an open door, community-run home for migrants that operates in the outskirts of Mytilini, Lesbos Island’s capital. Abbas says he left his country after the Taliban threatened him for having worked as a translator with NATO. Now he waits in Pikpa in order to continue his journey to the European continent, and complains that he can’t sleep at night out of worry for the three friends with whom he was travelling, detained at a prison on the island of Chios. And he is still in shock after almost drowning in the Aegean.

Abbas is one of more than a dozen refugees, mostly from Afghanistan, whom I interviewed during two research stays in the Greek-Turkish maritime border area in 2013 and 2014, in order to hear first-hand accounts about their sea journeys to Europe. Although this European sea border is not as present in the media as the Mediterranean zone close to Malta or Lampedusa, it has proven to be just as lethal. The number of deaths of migrants crossing the Aegean has increased, especially since the construction of a fence along the Greek-Turkish land border in

1 Critical scholarship on borders and migration refers to “illegalized” instead of “illegal” migrants as a way of making explicit that the “illegal” condition is not intrinsic to those travellers but created by a certain border and visa regime, a usage I chose to follow here. Whether the travellers I interviewed for my research should be technically considered as “migrants”, “refugees” or “asylum seekers” cannot be determined in advance and for every single case, so “illegalized travellers” as used by Weber and Pickering (2011) might be the most adequate term. My Afghan and Syrian interviewees are fleeing war and persecution and therefore should be considered refugees although the word most often used in Greece translates as “migrants”. While conscious of the important differences between these categories, for style reasons I will use them alternatively as equivalents through the text. Regarding the “traffickers”, I’m using here indifferently this word, the more neutral “facilitator” and “agents”, the word used in the refugees’ jargon, in spite of being aware of the differences between them.



2012 led migrants and their “facilitators” to seek alternative routes (Frontex 2013b, 5). This fieldwork is part of a larger research that takes the very materiality of the border crossing as a starting point for inquiring about the sociocultural construction of the EU border regime. While I maintained conversations with different actors involved in the field, including members of NGOs and civil society initiatives, experts, authorities and border enforcement personnel, I had particular interest in putting the voice of the refugees themselves in the foreground. Who is crossing and how are they doing this? What are their perceptions of this risky undertaking? What happens on the high seas? The practice mentioned by Abbas of destroying the own boat used to be widespread in the Aegean and was confirmed to me by all interviewees whom I asked about it: Authorities consider this practice a criminal action while other actors in the field show understanding for this desperate measure and even see it as an act of resistance or, as an activist called it, a “self-rescue operation.” Testimonies indicate that this action has not always been effective in front of the Hellenic Coast Guard, which has been accused of serious mistreatment of migrants and of making their emergency situation even worse, as in the account of Abbas. In fact, migrants have ceased using this method when women and children are on board and it seems to be increasingly out of favor in general, since it has become more dangerous.²

The aim of this essay is not to evaluate this action in terms of moral values or of instrumental use, but to take it as a point of departure for reflecting on the political and cultural definition of European borders today. What does it mean to put one’s own life at stake in order to be admitted into Europe through a rescue operation? What sort of border is being created with this action – or rather, what conception of “border” underlies it? Can we affirm that the border is being increasingly produced as a line along which “bare life” is being constructed and disputed? Border crossings in the North Aegean, like the ones experienced by Abbas, are radical experiences in which refugees risk everything, including their very existence, and most certainties are put into question. Traversing through a sort of “state of nature”, a condition outside all social conventions and certainties, illegalized travellers are exposed to the arbitrariness of trafficking networks and coastal patrols, but also abandoned to the merciless elements. My main claim will be that the European borders are being materially and symbolically constructed as boundaries between civilized areas of technological superiority and zones of exposure to the elements, in continuity and contiguity to what we consider “nature.” In this context, the boat crossing to Europe becomes a navigation along the line that divides a citizenship of rights from a state of total exposure and abandonment, or “bare life,” albeit this line is continually disputed and re-drawn. The illegalized migrants’ journey through this area of the Aegean is thus not only a transitory experience but also, or especially, a transitional one in which the assumptions that allegedly form the basis of social life are distorted and suspended. The self-destruction of the boats, I sustain, reveals the extent to which this radical indeterminacy is taken, and also points to the core of what is being currently disputed in the last instance at the European sea borders, namely the transformation of migrants from citizens into “bare life,” – biological existence – to be rescued or left to drown. Therefore, this operation is compatible both with the securitization

2 An underage Syrian boy suffering diabetes was accused of smuggling and of destroying the boat and received a 7-year sentence in an extremely controversial process. This recent case shows how this tactic is becoming riskier. See: “Court of Mitilini sentenced a 17-year-old Syrian refugee as facilitator”, in <<http://lesvos.w2eu.net/>> Human rights and refugee’s advocacy organizations have denounced cases of serious mistreatment and abuse by Greek border forces, also on board of their ships. (Refer to reports of Amnesty International and Pro Asyl).



and humanitarian paradigms that approach the European border regime from allegedly opposite perspectives. Indeed, I believe that the two are consistent with a bio-political understanding of border management, which tends to biologicize the migration and asylum processes. At the same time, the self-destruction of the boats reveals how the condition of bare life to which illegalized travellers are being driven is not deprived of agency, but may be used and negotiated as an advantage in the context of the radical risk of these sea border crossings.

The crossing: “Point the boat towards those lights”

“See those lights? That is Europe, just head the boat in that direction.” As the Greek authorities started prosecuting trafficking more severely, these became less likely to travel with the refugees on the boats. Instead, as several of my interviewees told, shortly before starting off, the “agents” (as the migrants call them)³ would take one of the travellers aside, explain to him briefly how to drive the boat, and leave the group on its own often without any other instructions than merely to head “towards those lights.” Most travellers have no sailing experience, cannot swim and many have never seen the sea before. The “driver,” generally a man chosen either because is traveling without family or because he could not afford the whole “fare,” is exposed to draconian sentences if he is caught by Greek authorities.

Until 2010, most migrants and refugees headed to Greece used to cross the Aegean Sea in small boats. Back then, in words of a local refugees’ lawyer, there were almost no reports of deaths related to the crossings. However, increased surveillance by the Hellenic Coast Guard with the support of Frontex and the removal of anti-personnel mines along the Turkish-Greek land border led more travelers to take route of the Evros region (AI 2013, 7). The 203 kilometer long border between Turkey and Greece saw an important increase in the number of ‘irregular’ entries to the EU. In order to stop this, in August 2012 the Greek government launched the Operation Aspida (Shield), which included the deployment of almost 2,000 additional border guards and the construction of a 10.5km fence along the northern section of the land border (the rest of the land border runs along the Evros river). These developments had an immediate impact and produced an enormous decrease in the ‘irregular crossings’ and shift to the sea route in a few months (Frontex 2013a, 19). As a consequence, more and more refugees and migrants opted again for taking the more dangerous sea route to Greek islands. This shift of the migration route back to the Aegean Sea has become lethal, although precise figures of deaths are still lacking.

The North Aegean area between Lesbos Island and the coast of Turkey, where I conducted my research, already had been used by migrants fleeing to Europe in the years following the Turkish military coup, when many intellectuals and activists left the country escaping the regime’s prosecution. In recent decades it has been one of the routes used by refugees: first by Kurds in the 1990s and then by persons fleeing mostly from Afghanistan, Syria and Iraq as well as Africans who had made their way to Turkey first. The proximity of Greece and the topography of the Ayvalik area, with its many isolated, small bays, makes the zone ideal for sending off boats. Indifference and possibly complicity of the authorities have turned the trafficking with refugees into a booming business.

3 For an account of how traffickers organize their business and sell their services in ways that resemble, or rather imitate, travel agencies see Bauer (2014).

The trip between the two coasts takes roughly an hour and a half by ferry, an hour by catamaran and even less with a speedboat. However, the refugees I talked with in Greece would spend at least 3 or 4 hours, sometimes twice as long and even up to 12 hours on the water trying to reach Europe. Either they search for less patrolled coasts, or try to elude successive Greek and Turkish border ships. Without knowledge of the zone, they easily become lost. The refugee boats are seldom in good conditions and often must return to Turkey because of rough seas, bad weather or mechanical problems. Farshid, a young Afghan refugee who, like Abbas, tried to make his way to Greece several times, once returned to the Turkish coast when the inflatable boat his group was travelling in started to leak. The traffickers, who were still standing on the beach, gave the travellers an air pump with which to reinflate the boat during the crossing and sent them back to the sea. Farshid and a few others decided to stay on shore and the group that left, he heard later, died in the water.

Numerous testimonies collected by NGOs, and several of my own interviews, refer to stories about commandos approaching migrants' boats in military vessels, often led by masked men in uniform, that capture them on the high seas and bring them to their own ships. There, one by one, they strip the male migrants naked, beat them ferociously, steal their money and smart phones and throw their personal belongings and life jackets into the water. They reportedly break or remove the motors and the oars of the refugees' boats or let out the gasoline. And they leave them in Turkey's waters in this condition, sometimes alerting the Turkish authorities so that they come and rescue them (AI 2013, Pro-Asyl 2013). Most reports published and testimonies I heard coincide on this pattern of action. Personnel of the Hellenic Coast Guard deny taking place in such actions, but admit to "escorting back" migrants' boats to Turkish territorial waters and leaving them there. Greek ships entering Turkish territorial waters seem to be a common practice, recognized by most actors in the field, including officials on both sides of the border. Observers report practices like circling their dinghies making big waves in order to put them in danger. There was a case when a migrants' boat capsized while being towed to the coast by the Coast Guard



Fig. 1. Remnants of a refugees' boat and a life jacket in Cape Karakas, Lesvos Island. The mountains in the background are Turkish territory. Photo taken on September 22, 2013 by Estela Schindel



ship, apparently too fast. And there have been reports of commandos that bring refugees, including unaccompanied minors, back to Turkey even after they have set foot clearly on Greek soil, in open infringement of the principle of *non-refoulement*. These actions may constitute state crimes that should be investigated and denounced as such. My focus here though will not be on the problem of accountability for these deeds but rather on the cultural and symbolic dimensions of what is happening in the North Aegean in terms of the symbolic and material creation of the division between culture and nature, particularly as a zone of exposure to bare life.

Based on the ancient Greek terms for “life,” Giorgio Agamben (1998) distinguishes between the qualified life of a citizen with rights (*bios*) and the *bare* life or mere biological existence (*zoe*). In keeping with these concepts, I claim that illegalized migrants are taken beyond the threshold of animalization, left alone with their biological subsistence, deprived of the rights proper to the qualified life of the citizen. Downgraded to what this author characterizes as *homo sacer*, this figure may be killed without the act of killing being considered a crime. “Bare life” is neither *zoe* nor *bios*, but the form of life produced “in a zone of indistinction between the two” (Vaughan-Williams 2009, 735). A person who has fallen into this zone is an existence without civil value, exposed to a death without cultural, legal or religious inscription. For Agamben, however, the condition of “bare life” implies an abandonment or an exposure to the power of the sovereign. In the cases I present here, however, these abandonments and exposures are extended to the force of the elements, a zone of “mere biological survival,” in direct contact with environmental or physiological processes. Push back operations force unwanted migrants to navigate adrift and increase their exposure to “nature,” therefore performing an operation that is highly political, but that appears as deprived of historicity or agency.

In the coast area of Ayvalik there are 22 islands that belong to Turkey. Most are small, uninhabited and empty. I heard accounts of both patrol forces and traffickers abandoning refugees on these islands. Turkish fishermen report having seen such refugees often, either on their inflatable boats or running around those deserted islands. When fishermen see them, they alert the police so that they can be rescued. It is not clear whether the Turkish Gendarmes always find them. Traffickers are believed to have started to avoid the long way to Lesbos and leave the immigrants on these islands or some remote part of the Turkish coast, telling them that it’s Greece. In the morning they would find out they are not in Europe and they have nothing to eat or drink. Fishermen tell stories of desperate migrants burning grass on the islands to attract attention. They told me of a breastfeeding mother who had nourished her whole group with her milk. One Afghan refugee who had been pushed back twice to the Turkish coast said his groups spent two days lost there, without a dry place to sleep, eating fruits they found in the trees, from which they all became sick to the stomach, before they could contact their “agent”.

Such scenes evoke an archaic exposure to the wilderness; a state of vulnerability that the modern dreams of progress had promised to emancipate humans from. The project of a world where scientific knowledge and technology would free us from the constraints of nature collapses before such accounts. Refugees are displaced precisely into the realm of survival in the wild, a condition from which Europeans of the Enlightenment thought humanity would be forever redeemed. Island of the Flowers. Island of the Sun. Island of the Naked. Even their names evoke the nakedness of existence and its continuity to nature.

Pushed back to nature

The “push back” operations consists of maneuvers where boats with migrants are forced back, either to their port of origin, to another destination outside the EU or just to remote areas of the sea. These actions have been criticized for (among other reasons) blocking asylum-seekers from claiming protection, thus violating both international and EU asylum law, like the prohibition of *refoulement*.⁴ The customary principle of *non-refoulement* is meant to protect the right of every person seeking asylum against being “rejected, returned, or expelled in any manner whatever where this would compel him or her to remain in or to return to a *territory* where he or she may face a *threat* of persecution or *to life*, physical integrity, or liberty” (Lauterpacht and Bethlehem 2003, 150, my emphasis). The terms of the threat against which the international treaties protect are thus described as if proceeding exclusively from either a state or a de facto political force, therefore meaning persecution from a concrete agent. The convention for the protection of refugees does not address the eventuality that travellers are just abandoned to their fate out in the open.⁵ There is no specification about the action of expelling refugees into zones of exposure to environmental dangers or to physiological collapse. Therefore, there seems to be neither an adequate legal nor a theoretical framework for this action of being pushed back “into nature.”

Push back maneuvers force travellers to keep navigating without being able to reach the coast. They are part of what Sharon Pickering and Leanne Weber call “government strategies of non-arrival” that, “supported by sophisticated technologies of detection, force illegalized travellers into ever more clandestine modes of travel and ever more convoluted routes, which increase the duration and dangers of their ordeals” (Weber & Pickering 2011, 27). Dissuasive measures, they explain, do not deter potential immigrants from trying to cross the border: They are not only ineffective, but also highly lethal. Most migrants or refugees won’t be dissuaded; they rather risk undertaking the travel in more precarious conditions and through riskier ways. When border areas are the objects of more intensified surveillance, migrants and their networks of “facilitators” look for alternative routes, which are usually more dangerous and longer. And boats are forced to stay on the water for a longer time. A Captain of the Sea Protection Directorate of the Hellenic Coast Guard I interviewed in September 2013 seemed proud of the fact that more and more illegalized travellers were being dissuaded from entering Europe via Greece and were looking for alternative routes, sailing from Turkey directly to Italy. The demand does not recede and traffickers do not give up but adapt to the changing circumstances with new methods. The last one, as reported in the press in the first few days of 2015, is the use of much bigger ships that are just abandoned to their fate in Italian waters.

In Europe, most border related deaths are related precisely to the increased exposure to the

4 The European Court of Human Rights ruled against this practice in the case *Hirsi et al. v Italy*, having found that the passengers of a boat diverted by the Italian coast guard back to Libya in 2009 were exposed to the risk of being subjected to ill-treatment there (see Moreno-Lax 2012). The applicants in *Hirsi* were eleven Somali nationals and thirteen Eritrean nationals who had been part of a group of about two hundred individuals trying to reach Italy aboard three vessels crossing the Mediterranean from Libya. On 6 May 2009, as they were within the Maltese Search and Rescue Region of responsibility, they were intercepted by the Italian police and coastguard, transferred onto Italian military ships and, ten hours later, handed over to the Libyan authorities in the Port of Tripoli.

5 The text of the Convention and Protocol relating to the Status of Refugees (1951) is available in <<http://www.unhcr.org/3b66c2aa10.html>> [accessed 2015-01-28]



environmental conditions (like extreme temperatures or dangerous seas), to physiological collapse, or to a combination of the two, like drowning, dehydration, asphyxia or hypothermia.⁶ The waters of the Mediterranean perform the same function as the open desert at the US-Mexican border in the wake of “Operation Gatekeeper” implemented by Washington in the 1990s. Enhanced securitization measures, including the erection of a wall, did not deter migrants but forced them to take alternative routes through the desert, where they were exposed to death by “natural” factors such as extreme temperatures, dangerous rivers, attacks by wild animals, or through organic collapse caused by hunger, thirst or exhaustion.



Fig. 2. Memorial to drowned refugees on Cape Karakas, Lesvos Island.
Photo taken on September 22, 2013 by Estela Schindel

Following Michel Foucault’s (2003) conception of bio-power, people who are blocked at those border areas are exposed to death not as a consequence of direct killing but rather as a consequence of a power that manifests itself through the faculty of *making live* and *letting die*. It is not death by assassination but through abandonment to the elements, through being taken into a zone of mere biological existence or *bare life*. Insofar as restrictive immigration policies

⁶ It has been estimated that more than 19000 persons died between 1988 and 2011 along the European external borders. 2013 was believed to have been the deathliest year since then (for 2014 the figure may reveal to be higher). Experts estimate that “for every dead body washed up on the shores of the developed world, there are at least two others that are never recovered” (Weber and Pickering 2011, 1).



and asylum regimes limit their possibility of crossing as citizens through regular border crossing points, these travellers are left with the option of embarking into the open and, in the best case, being found and saved as *mere human beings*. Differently from the full citizenship of rights, as granted by the national state, they are travelling as temporary state-less persons. While trying to cross outside the regular border control points, refugees and migrants do not count on the guarantees and privileges of a citizen but, as Giorgio Agamben poses it, they are reduced to *bare life*. It is not as citizens of rights, but in their 'mere' biological, undifferentiated existence that they are object of humanitarian protection. The universal *human* rights they are supposed to be granted (although even those are often violated) does not equal citizenship. Instead, by being pushed into a realm of mere survival, their life is reduced to biological existence without civil inscription. In Agamben's (1998) understanding of bare life, they were taken beyond the threshold of animalization, left alone with their biological subsistence, deprived of the rights inherent to the qualified life of the citizen.

Several authors have exposed how in diverse EU countries the unwanted asylum seekers and immigrants are being constructed either as enemies or as a sort of threaten; an operation that relies on the amalgamation of criminality and migration and is amplified through its spectacular treatment in the media (See i.g. Dal Lago 1999, Palidda 2011 and the contributions of Ceyhan and Tsoukala in Bigo & Guild, 2005). Read through Foucault's (2003) definition of state racism, they are being constructed not as object of an ethnic racism but of a biological racism; a potential danger the social body. Pushing unwanted border crossers into this biologized sphere is consistent with those discursive constructions. More recently, the treatment of detained migrants and refugees has been furthermore interpreted as a sovereign operation of "animalization" of "irregular" migrants in the frame of what is constituted as a "zoopolitical border": a specific spatial technology of power aimed at rendering otherwise 'irregular' populations knowable and governable and, especially, at immobilizing them (Vaughan-Williams 2015).

Mark Salter (2013) calls the current mobility assemblage, paraphrasing Foucault, a power oriented instead to "making move and letting stop." This principle can be easily applied to the creation of an uncertain mobility regime, consisting of deterring immigrants and forcing them to navigate adrift for longer periods, or to look for alternate routes, increasing the duration and danger of their journeys. Foucault (1979) explained how, under the disciplinary societies, power used to fix the individual to spaces of enclosure. In the contemporary societies of control, according to Deleuze (1992), power tends instead to "forms of free-floating control." The enclosures and panopticons analyzed by Foucault are thus giving place to an undulatory, modulating control that operates as a continuous network. The new mobility regimes brought along include a series of practices of movement adrift, indefinite detention, and enormous amounts of waiting, where illegalized migrants no longer own their own time (Salter 2009). Boats subjected to the controversial "push back" operations must spend much more time on the high seas than a direct crossing would require; they are forced to keep navigating, unable to reach the coast.

When Paul Virilio, who coined the term "dromologie" –or the study and science of velocity– wrote that "speed is power" (1980) he was pointing out the emergence of a new political configuration: one where power lies not only and not necessarily in the right and possibility to move – or not to move – but in the capacity to decide and regulate the velocity, rhythm and flow of (im)mobility, meaning governing (im)mobilities. At the European Borders the (im)



mobility divide in this case is not so much one separating who can enter from who cannot (as in the metaphor of the “fortress”) but rather the one modulating velocities of access and imposing obstacles or not, thus reproducing a system of stratified rights (Buckel and Wissel 2010.). As Bigo and Guild point out drawing upon Virilio, we live in a kind of ‘dromocracy’ determined by technologies, remote control policies, virtualization and “anticipation through morphing of the future of the persons who are on the move”: in this context, beyond the question of rights it is speed that becomes relevant, and “against speed, slowness never wins.” (Bigo & Guild 2005, 9). This “dromocratic” system, however, is not fixed and stable and it is object of negotiations, disputes and resistance by the actors involved. It is not only about crossing borders, but also about a system of regulation of the velocity of access. Insofar as travellers are categorized as either “legal” or “illegal”, the border acts like a sieve (Wonders, 2006), separating legitimate from suspect mobilities (Weber & Bowling, 2008). This filtering produces transnational systems of social stratification based on mobility entitlements (Bauman, 1998, referred in Weber and Pickering 2011, 25).

Rather than being localized exclusively in the geographic periphery, the EU borders are becoming dispersed and dislocated, thus increasingly expanding in time and space (Balibar 2009, Walters 2002). Bureaucratic decisions, which begin in third countries through the acquisition or denial of a passport, visa or asylum, are therefore considered part of the border crossing process. Mobility entitlements or impediments start way before travelers reach EU territory since the primary focus of authorities’ attention is to seek ways of ensuring that unwanted migrants or asylum seekers arrive at the border at all (Guild 2005, 35). Therefore, border control begins long before the actual physical border check point (for instance, when border enforcement authorities receive the passengers’ booking information from the airlines in the case of air borders), and continue inside the EU territory through the control of irregularities or ‘overstays’. This complexity, which turns the border into a sophisticated and continuous filtering device, makes rather inexact the –otherwise politically eloquent– metaphor of the “fortress”. Mobility entitlements and conditionings start long before the unwanted travelers reach EU territory. In my case of study, by forcing them to take longer routes and spend much more hours on the water. A certain mobility regime and a particular speed modulation are being produced by the border surveillance and control long before arrival.

For Agamben, the juridical political structure where the bio-political relation between sovereign and bare life takes place is the *camp*. However, diverse studies have shown how this structure shall be considered also and in particular in relation to borders and mobility (Salter 2008, Vaughn William 2009 and 2012). Marc Salter calls it “a governmental mobile bio-politics that comes to manage circulation through the security techniques of inclusion, facilitation, and acceleration as well as exclusion, detention, and imprisonment,” with both mobility and immobility thus being techniques of the same assemblage and “essential parts of the international biopolitical regime” (Salter 2013, 6).

In accord with Salter’s understanding of the assemblages, I propose to think of the push back operations as biopolitical assemblages: a conflation of scientific-technological, political, and discursive elements that demand to be discerned and understood. I claim that both technology and nature, in their apparent neutrality, are playing a role in these deaths and what we can understand as a form of displaced or mediated agency. Nature, however, is not a given, pre-existent



realm that is previous or external to social life, but a socially and culturally constructed notion that has evolved through history and is subjected to, among others, political and epistemological constraints. Therefore, the boundary between nature and culture is neither universal nor constant but continually defined and re-defined under different historical and social contexts.

The “left to die boat” case may provide a good example of this principle. In 2009 a ship with 72 migrants traveling from Tripoli to Lampedusa and running out of fuel, food and water supplies made an emergency call but received no help (Heller, Pezzani et al., 2014). While Italian, Spanish and other NATO forces were present in the area and knew the location and the situation of the ship, it was left to its own. Only 9 persons survived and 63 died of hunger and thirst in a sea region with plenty of military and commercial ships. This might be an extreme case due to the heavy presence of military vessels in the area, but it illustrates a pattern that can be found elsewhere, namely, the abandonment of unwanted ships to their own fate, increasing their exposure to extreme environmental factors.⁷

In the Greek-Turkish sea border area, in order to avoid heavy patrols on the eastern coast of the island (closest to Turkey), migrants have to take longer routes to the western coast, where corpses have increasingly been found. Mostly, however, illegalized migrants spend so much time in the water because they are repeatedly being “pushed back” by coast guard ships. Vessels of the Hellenic Coast Guard impede them from continuing towards the islands, and Turkish patrols push them back to Greek waters. Or as one of my informants, a politician and member of Mytilini’s city council put it: Turkish and Greek patrolling ships “play ping pong” with these boats. Boats are therefore subjected to a particular mobility regime.

The Afghan travellers who told me their stories in Lesbos were explicitly pushed into a zone of exposure to bio-politically created risks. These push back operations are biopolitical devices. For these refugees, the boat crossing becomes a situation of radical indeterminacy, of absolute openness where belongings, beliefs and subjectivities are dislocated and broken apart.

“Don’t sleep: Pray!” The boat crossing as an experience of radical indetermination

Michel Foucault coined the term heterotopia, a *space other*, to characterize sites with the “curious property of being in relation with all the other sites, but in such a way as to suspect, neutralize, or invert the set of relations that they happen to designate, mirror, or reflect” (Foucault 1984, n.p.). Heterotopias refer to a deviation or crisis of the normalized spaces and are linked to but also in tension with and opposition to them. Temporary heterotopias can be related to flowing, transitory or precarious spaces. The ship, according to Foucault, represents the “space other” or the heterotopia *par excellence*: “a floating piece of space, a place without a place, that exists by itself, that is closed in on itself and at the same time is given over to the infinity of the sea” (ibid.). Foucault’s somewhat romantic depiction of the ship as a space open to dreams and adventure, “the greatest reserve of the imagination,” hardly applies to these short-lived, floating heterotopias embodied by the migrants’ boats. Their dramatic rupture with the principles that organize law and society ashore turns them to rather ephemeral and dramatic heterotopic atoms, drifting spaces of exception, torn apart from the rule of law, spaces where subjective certainties and civil belongings are temporarily challenged and suspended.

7 For a more detailed explanation of the specific risks associated with the ships’ crossings see Last and Spijkerboer 2014, 88-92.



As they aim to apply for asylum, refugees climb into the boats without carrying documents or any other object that may reveal their civil identity. They might or might not count on a biographical narrative that supports their claim of refugee status. And newly acquired identities, alternate kinship ties, will probably be forged during the journey. Families are separated before or during the journey – some members may have not been put on board by the traffickers on time, or they may have been detained and imprisoned elsewhere – but new ties, friendships and extra-biological family relations might arise. Nuclear families are torn apart; sometimes it is uncles and aunts – and not parents – who travel with children; unaccompanied minors form groups to support each other in their aim to reach Europe and call for the rest of the family from a safer place. Boat people dissolve and reinvent alliances and kinships. Not like *Schiffbrüder*, born out of the foreseeable routine of a month-long journey through the ocean to a distant land, but as a bond created through the urgencies and contingencies in which decisions are taken and fates sealed. Ties born out of sharing the horror and the uncertainty.

Before embarking, travellers may lose most of what they were carrying. By this point, refugees fleeing Afghanistan and Syria already have faced hard times traversing mountains and deserts on foot, crossing Turkey in overcrowded vans and living in harsh conditions at the mercy of the trafficking networks or the Turkish police. They might have been object of blackmailing and robbery several times. Eventually, about to jump in a boat, they may be once again forced to leave their bags, or robbed. Life jackets are sold at an arbitrary higher price. “It’s a very bad moment” says Hamid, an Afghan journalist fleeing Taliban persecution, who was threatened by the trafficker with a knife and robbed of his luggage, his smartphone and cash reserves just when getting into the boat. Migrants are in a situation of radical vulnerability: “In the moment before embarking one remembers the mother, the father, the girlfriend. You are afraid. Your life is up to a 90% in risk.” At this moment, Hamid says, the agents can sell life jackets at any price, and travellers would pay it. Right before starting off the boat, all conventions and securities have been largely broken.

On the boat, the group is at the mercy of the contingent driver, the sea, the weather and the navigation of patrol vessels. In the dark, according to the testimonies, some travellers pray. Nasimgul, a 38-year-old Afghan woman travelling with her nephew and 5-year-old daughter, was in a small boat carrying 13 persons on a very rough sea. Everyone was praying on the boat, she says, and she was urging her daughter not to fall asleep: “Don’t sleep, pray, you are a child and God will listen to your prayers.” After half hour navigation, around midnight, the boat capsized, throwing all the passengers into the sea. Nasimgul reported that she couldn’t hold her daughter and lost contact with the group. The rest of them, her nephew says, managed to sit the girl on the boat and all hold to it with their bodies in the water until, after 11 hours, they reached the shore. Nasimgul spent 18 hours on the water: She could see the mountains, the lights, and the following day she twice saw a helicopter that was indeed looking for her. There was a moment, she says, when she was about to take out her life jacket and give up but then she made a last plea: “If you want to help me drop me to the beach,” she asked God. And the waves did.⁸ Out on the water, religious beliefs, contracts with God are questioned and renewed. Stratos, a fisherman who was able to rescue several migrants close to Cape Karakas when their

8 A detailed account of this story by Efi Latsoudi can be read in <<http://lesvos.w2eu.net/2014/08/30/life-not-death-by-efi-latsoudi/>> [accessed 2015-01-28]



boat capsized in 2009, is particularly moved when remembering the reaction of a woman he saved from drowning together with her daughter. “She kissed the crucifix I was carrying with me,” he says. “She was Muslim, but was kissing the Christ.” During the crossing, identities and kinships are dissolved and born anew. Belongings and beliefs are suspended and contracts of faith challenged and eventually re-forged. Once on European territory, travellers will be screened by police and Frontex personnel in order to determinate their “true” nationality and age. Individuals and families will continue their journeys through the Europe of *Dublin II*, entering and exiting stratified structures of civil inscription as they make their way from bare life into a recognized status of residency.

The dinghy boats, the material carriers of their floating heterotopias, will have traversed processes of transformation and changed properties on their way. The vehicles of the crossing, too, accumulate successive stories of robberies, lootings, re-appropriations, damages and loss. When the trafficking started, over a decade ago, facilitator networks would steal wooden boats from Turkish fishermen in order to carry migrants illegally. The fishermen complained that they would not only lose their boats but also face the risk of being charged with trafficking themselves. Since then, they say, they started taking some mechanical part of the motor with them when leaving the port, so that their ships can't be used in their absence. On the Greek side, refugees reaching the coast of Lesbos would be met by locals who were scrutinizing the sea with binoculars and searchlights from the coast in order to steal the boats or their engines after arrival.⁹ Looters would compete fiercely against each other, vaguely sheltered by a law that allows whoever finds an “ungoverned” boat to register and keep it. Like their passengers, boats seemed to be considered to float in an undetermined, lawless condition, abandoned to whoever masters them. Rumors went that “hunters” would even force refugees off a boat or just throw them into the sea while still off the coast. Terrified, the passengers wouldn't resist but desperately ask where is Omonias, the square in Athens where their traffickers instructed them to go, tells the reporter Giorgios Moutafis: “They didn't know that they were crossing the Aegean Sea; they have just heard that they are crossing a river called Aegean, which would bring them to Athens.” The lootings seem to have receded after being publicly denounced and criticized. And boats and life jackets continue to be left and piled up on Lesbos' beaches, raising the question of what to do with them. Activists offered a possible answer with an initiative aimed at recycling the deflated and discarded dinghy boats. Run mainly by Afghan underage refugees who had worked as tailors in Iran, they would create wallets, sports bags and laptop cases with plastic and rubber from the boats, subjecting their remains to further transformations and travels, now transporting goods and money after having carried a human labor force and suggesting an unpredictable after memory of the crossings. An Afghan boy is quoted stating that those “boat bags” are “like an extension of our memory... the boats that brought us here, we are carrying on [us] now.”¹⁰

9 This and the following testimonies on the lootings are taken from the TV report *Ta Korakia tis Lesvion* (The Ravens of Lesbos) and were translated for me by Katerina Kalouli. The piece is available (in Greek) in: <<https://www.youtube.com/watch?v=eNTIuEFDoug>> [accessed 2015-01-28]

10 The information can be found in: <<http://traces.w2.eu.net/files/2013/12/Ausstellung-Lesvos-Screen.pdf>> [accessed 2015-01-28], the original internet site of the project <<http://mohajer.jogspace.net>> is not active anymore.



Fig. 3. Confiscated boat in the harbour of Mitilini, Lesvos Island.
Photo taken on September 24, 2014 by Estela Schindel

Because of the abuses suffered at the hands of the trafficking networks, some refugees have more recently started to organize the trip by themselves. They just buy a boat with others, paying much less for it than the agents' price, and guide themselves through the sea with a GPS. For the fishermen, both on the Turkish and the Greek sides, work and life at sea have radically changed. They say that for them it has become common to see boats overcrowded with migrants at night or at dawn, sometimes lost and asking in what direction is Greece. Turkish fishermen say that they stopped using the deserted islands of the Ayvalik area to rest by a fire after they lay their nets, as they used to do, out of fear that traffickers or coast guards would abandon groups of refugees there, as they have themselves witnessed. They became accustomed to seeing the refugees on the boats or running desperate on those islands, and to finding or even fishing up their decomposed bodies or body parts. There is no frequency pattern, they say. They might not see anything for years and then hear of several incidents in one month. But their profession, they complain, and the maritime environment in which it is based have radically changed. Their lament seems to confirm the extent to which the open sea is far from being only about "nature." The fishermen's daily landscape is being shaped by migration and border regimes, by asylum laws passed kilometers away and by the social, political and economic conditions that put pressure on and transformed the North Aegean into a complex, multi-layered scenario of disputes about bare life.



Between nature and culture: *Bare life* talks back

The political creation of bare life, however, is not unilateral nor does it remain undisputed. The downgrading of *bios* (a full citizenship condition) to *zoe* (bare life) can be seen therefore as the result of a concrete bio-political assemblage; but the refugees redouble the bet by putting themselves in danger, when they “blow off” the boat and call attention to the vulnerability of their condition. Agamben’s distinction between a qualified life and a pure biological existence should not be taken as a binary opposition but rather as extreme and fixed categories; as two poles in a range of stratified and contested statuses, like the boat crossings exposed here. Neither should the figures associated to bare life be considered as lacking agency. Migrants who destroy their own boats in order to turn their crossing into a “distress at sea” operation and be rescued into European soil are using as a token of exchange their own survival, once the legal channels for applying for legal entry to the EU have been closed. Pushed into “bare life,” they play this very condition in their own favor. Like a prisoner on hunger strike, they are investing in the only value they have left: their biological existence. They radicalize their vulnerability, putting at stake their own biological lives or physical integrity. The creation of space of “bare life” might then be not only a biopolitical strategy of the powerful but also reused and re-signified in terms of resistance and challenge.

More important than discussing the validity or use of such strategies is to understand the consequences and underlying assumptions of the EU border regime’s pushing unwanted migrants to a sphere of exposure and nakedness, as if they were not citizens of rights. This operation reproduces the “bio-political schism” emerging in the form of a system of stratified rights (Buckel and Wissel 2010, 45), and the “ever-expanding matrix of deterrence and risk” that is constantly being built and rebuilt along the Global North/Global South divide (Weber and Pickering 2011, 7). Furthermore, the migrants’ destruction of their own means of transportation and survival can be seen as the pivotal point on the construction and negotiation not only of a border in the geopolitical sense but also of a symbolic boundary, where the illegalized travellers are constructed from the European viewpoint in continuity and contiguity to nature, as opposed to the West, which perceives itself as a highly developed, technologically advanced civilization.

Bruno Latour’s (1993, 2002) considerations about the asymmetry of Western epistemological assumptions are useful in supporting this claim. For Latour, the technological instruments are part of an entanglement of social, discursive, scientific, symbolic and affective aspects that the western worldview tends to single out. The alleged neutrality of both nature and the push back technologies that displace illegalized migrants towards its realm explain why deaths that are politically caused, socially conditioned and historically rooted are presented and perceived in public opinion as if they were events without an agent. There is, however, another aspect of the conceptualization of Bruno Latour which is key for making sense of the biopolitical schism that is taking place, not only politically but also on the level of the imaginaries and representations, along the European borders. The ‘Moderns’, according to Latour’s critique, define themselves as if the West were not a culture among others but rather one radically separated from the rest. The separation Natural/Social-Cultural is viewed as an exclusive feature of the Western moderns, while all other “anthropological” cultures are conceived of and studied in the entanglements of technologies, beliefs, discourses. The Western sciences, instead, separate



nature, the social and the scientific-technological developments, but at the same produce and let proliferate the hybrids that combine all of them. The program of revising the Eurocentric assumptions underlying the dualism between nature and culture has been more recently undertaken by Philipp Descola (2013), whose arguments aim at dismantling the assumptions by which nature is created as “a domain of objects that were subject to autonomous laws” that “formed a background against which the arbitrariness of human activities could exert its many-faceted fascination” (2013, xv).

The technologies of border control and surveillance that force refugees to confront directly the elements in a zone of bare life are complemented – and informed – by discourses that construct migration as close to and in a continuum with the realm of nature, in opposition and separation to Europe as a highly technologized world. They thus reproduce the moderns’ trend to allocate the non-western “other” in a continuum with nature, while putting themselves in the area of legitimate scientific knowledge and value free technology, a separation typical for modernity that Latour (1993) calls “the great divide.” Some authors suggest that a bio-political schism between the global South and the global North is currently being produced by the border regime (Buckel and Wissel 2010, Weber and Pickering 2011) in the form of the exposure of certain populations to the danger of death or increasing their risk of death. This schism relies on – and reproduces – a continuous cleavage between the realm of technology and civilization on one hand, and immediate exposure to the constraints of the elements on the other, and manifests itself every time refugees must face direct exposure to the elements while crossing the sea at night, with no other mediations than prayers in the dark.

Bibliography

- Agamben, Giorgio. 1998. *Homo Sacer: Sovereign Power and Bare Life* (Stanford: Stanford University Press)
- Agamben, Giorgio. 2000. *Means without End. Notes on Politics* (Minneapolis: University of Minnesota Press)
- Amnesty International. 2013. *Frontier Europe. Human Rights Abuses on Greece’s Border with Turkey* (London: AI) <<http://www.amnesty.org/en/library/asset/EUR25/008/2013/en/d93b63ac-6c5d-4d0d-bd9f-ce2774c84ce7/eur250082013en.pdf>> [accessed 2015-01-28]
- Balibar, Étienne. 2009. ‘Europe as Borderland’, *Environment and Planning D: Society and Space*, 27 (2): 190-215.
- Bauer, Wolfgang. 2014. *Über das Meer. Mit Syrern auf der Flucht nach Europa. Eine Reportage* (Berlin: Suhrkamp)
- Bigo, Didier, and Elspeth Guild. 2005. *Controlling Frontiers. Free Movement into and within Europe* (Aldershot: Ashgate)
- Buckel, Sonja, and Jens Wissel. 2010. ‘State Project Europe: The Transformation of the European Border Regime and the Production of Bare Life’, *International Political Sociology* 4, 33-49
- Dal Lago, Alessandro. 1999. *Non persone. Lesclusione dei migranti in una società globale* (Milano: Feltrinelli).
- Deleuze, Gilles. 1992. ‘Postscript on the Societies of Control’, *October* 59 (Winter), 3-7.

- Descola, Philippe. 2013. *Beyond Nature and Culture* (Chicago: University of Chicago Press)
- Foucault, Michel. 2003. "Society Must Be Defended": *Lectures at the Collège de France, 1975-76*. (London: Penguin)
- Foucault, Michel. 1984. 'Of Other Spaces, Heterotopias.' *Architecture, Mouvement, Continuité* 5, 46-49. <<http://foucault.info/documents/heterotopia/foucault.heterotopia.en.html>> [accessed 2015-01-26]
- Foucault, Michel. 1979. *Discipline and Punish. The Birth of the Prison* (New York: Vintage)
- Frontex. 2013a. *FRAN Quarterly*. October-December 2012. Frontex ref. number 6257/2013, May 2013, available at: http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/FRAN_Q4_2012.pdf. [accessed 2015-05-29]
- Frontex. 2013b. 'Monthly detection of irregular migration at the border with, or on entry from, Turkey', *The Border Post*, September 2013.
- Heller, Ch., L. Pezzani and SITU Research. 2014. 'Forensic Oceanography: The Deadly Drift of a Migrants' Boat in the Central Mediterranean, 2011', in *Forensis. The Architecture of Public Truth*, edited by Forensic Architecture (Berlin: Sternberg Press), 637-655.
- Last, Tamara and Thomas Spijkerboer. 2014. 'Tracking Deaths in the Mediterranean', in *Fatal Journeys. Tracking Lives Lost during Migration*, edited by Tara Brian and Frank Laczko (Geneva: International Organization for Migration), 85-106.
- Latour, Bruno. 1993. *We Have Never Been Modern* (Cambridge: Harvard University Press)
- Latour, Bruno. 2002. *Die Hoffnung der Pandora* (Frankfurt: Suhrkamp)
- Lauterpacht, Elihu and Daniel Bethlehem. 2003. 'The Scope and Content of the Principle of Non-refoulement: Opinion', in *Refugee Protection in International Law*, edited by Erika Feller, Volker Türk and Frances Nicholson (Cambridge: Cambridge University Press), 87-177.
- Moreno-Lax, Violeta. 2012. 'Hirsi Jamaa and Others v Italy or the Strasbourg Court versus Extraterritorial Migration Control?', *Human Rights Law Review*, 12 (3), 574-598.
- Palidda, Salvatore. 2011. *Racial Criminalization of Migrants in the 21st Century* (Surrey: Ashgate)
- Pro-Asyl. 2013. *Pushed Back. Systematic human rights violations against refugees in the Aegean Sea and at the Greek-Turkish land border* (Frankfurt: Pro-Asyl Stiftung) <http://www.proasyl.de/fileadmin/fm-dam/l_EU_Fluechtlingspolitik/proasyl_pushed_back_24.01.14_a4.pdf> [accessed 2015-01-28]
- Salter, Mark. 2008. 'When the exception becomes the rule: borders, sovereignty, and citizenship', *Citizenship Studies*, 12(4), 365-380.
- Salter, Mark. 2009. 'Borders, Passports, and the Global Mobility Regime', in Bryan S. Turner, ed., *Handbook of Globalization Studies* (London: Taylor and Francis)
- Salter, Mark. 2013. 'To Make Move and Let Stop: Mobility and the Assemblage of Circulation', *Mobilities*, 8(1), 7-19.
- Vaughan-Williams, Nick. 2009. 'The generalized bio-political border? Re-conceptualising the limits of sovereign power', *Review of International Studies* 35, 729-749.



- Vaughan-Williams, Nick. 2012. *Border Politics. The Limits of Sovereign Power* (Edinburgh: Edinburgh University Press)
- Vaughan-Williams, Nick. 2015. “‘We are not animals!’ Humanitarian border security and zoopolitical spaces in EUrope’, *Political Geography*, 45 1-10.
- Virilio, Paul. 1980. *Geschwindigkeit und Politik: ein Essay zur Dromologie* (Berlin: Merve)
- Walters, William. 2002. ‘Mapping Schengenland: Denaturalizing the Border’, *Environment and Planning D: Society and Space*, 20 (5): 561-580.
- Walters, William. 2011. ‘Foucault and Frontiers: Notes on the Birth of the Humanitarian Border’, in *Governmentality: Current Issues and Future Challenges*, edited by Ulrich Bröckling, Susanne Krasmann, and Thomas Lemke (New York: Routledge), 138-164.
- Weber, Leanne and Ben Bowling. 2004. ‘Policing Migration: A Frame for Investigating the Regulation of Global Mobility’, *Policing & Society*, 14(3), 195-212.
- Weber, Leanne and Sharon Pickering. 2011. *Globalization and Borders. Death at the Global Frontier* (Basingstoke: Palgrave Macmillan)
- Wonders, Nancy. 2006. ‘Global Flows, Semi-Permeable Borders and New Channels of Inequality’, in *Borders, Mobility and Technologies of Control*, edited by Sharon Pickering and Leanne Weber (Amsterdam: Springer), 63-86.

Author’s address

Dr. Estela Schindel, estela.schindel @ uni-kontanz.de