

**IM**

**DA**

**SCHEN**

**ZWI**

IM DAZWISCHEN

# TRANSITERFAHRUNGEN IN EINER VERNETZTEN WELT

ROLAND WENZLHUEMER

**Als Folge von Globalisierungsprozessen waren und sind Transitphasen – Zeiten des Durchgangs und des Dazwischen-Seins – für viele Menschen prägender Bestandteil der Lebensgeschichte. Wer verstehen will, was die vernetzte Welt für den Menschen bedeutet, muss auch und vor allem Transitphänomene und ihre Auswirkungen auf die Betroffenen verstehen. Heidelberger Wissenschaftler beleuchten diesen in der Forschung lange vernachlässigten Aspekt.**

# A

Aktuelle Gesellschaftsdiagnosen verweisen geradezu habituell darauf, dass unsere Welt in bisher nicht gekanntem Ausmaß in Bewegung ist. Menschen migrieren, Informationen werden weltweit in Sekundenschnelle ausgetauscht, global gehandelte Waren bestücken die Regale unserer Supermärkte. Solchen Befunden die nötige Tiefenschärfe beizubringen, ist Aufgabe der Globalgeschichte. Historikerinnen und Historiker der Universität Heidelberg beschäftigen sich hierzu mit Globalisierungsprozessen des 19. Jahrhunderts und nehmen dabei insbesondere Transiterfahrungen in den Blick.

In unserer globalisierten Welt ist der Transit – lateinisch für Durchgang – ein allgegenwärtiges Phänomen. Vernetzung baut auf der Bewegung von Menschen, Dingen oder Ideen

auf – und Bewegung bedeutet immer Durchgang. Griffige Beispiele für die Rolle des Transits in Vernetzungszusammenhängen gibt es viele, etwa der Transitbereich auf internationalen Flughäfen, der für viele Fluggäste eine unkomplizierte Durchreise erlaubt. Als gebürtiger Österreicher muss ich bei dem Wort Transit fast zwangsläufig an die Debatten über den Alpen transitverkehr denken, die in meinem Heimatland viele Jahre sehr intensiv geführt worden sind. Und natürlich ist das Wort Transit in den letzten Monaten auch im Zusammenhang mit den Flüchtlingsbewegungen häufig gefallen, etwa wenn die Einrichtung von Transitzonen für Flüchtlinge gefordert wurde. Dies sind nur einige wenige zeitgenössische Beispiele, die illustrieren, dass Globalisierungsprozesse, die zwangsläufig auf Bewegung aufbauen, immer Transitphänomene hervorbringen.

### Nötiger Perspektivwechsel

Bei all diesen Beispielen fällt auf, dass der Transit vom durchquerten Raum her gedacht wird. Dieser Raum, dieses Gebiet, stellt den fixen Punkt, von welchem wir auf Durchgangsphänomene blicken. Das im Transit Befindliche wird dabei in Bewegung gesehen, als etwas, das nur vorübergehend zum Transitraum gehört, quasi auf der Durchreise ist. Das gilt für die Flugreisenden im Transitbereich ebenso wie für die transalpinen Lastkraftwagen – und aus der Sicht so mancher wohl auch für die vor Krieg und Verfolgung Flüchtenden. Dies ist aber nur eine mögliche Perspektive auf Transitphänomene, die vor allem aus der wahrgenommenen (oder ersehnten) Stabilität eines Raumes heraus auf die Bewegung durch diesen Raum blickt. Eine andere Perspektive hingegen wird häufig vernachlässigt, nämlich jene der im Transit Befindlichen selbst.

Es gibt immer zumindest zwei Perspektiven auf Verbindungsprozesse und die sie prägenden Bewegungen: jene von außen auf die Bewegung und jene aus der Bewegung auf die Umgebung. Dieser Sachverhalt ist wenig erstaunlich und erschließt sich recht intuitiv. Erstaunlicher ist da schon die Tatsache, dass die Geistes- und Kulturwissenschaften in ihrer Beschäftigung mit Bewegung, mit Vernetzungsphänomenen und Globalisierungsprozessen zumeist die erstere Perspektive deutlich privilegieren. Beispielhaft möchte ich dies für meinen eigenen Forschungsbereich, die Globalgeschichte, festhalten. Dieser interessiert sich für die Entstehung und Bedeutung transregionaler und globaler Verbindungen in der menschlichen Geschichte. Er fragt, wie und warum Menschen solche Verbindungen geschaffen haben, wie diese Verbindungen gleichzeitig aber auch das Denken und Tun der Menschen beeinflusst haben. Dass eine solche Fragestellung zwangsläufig auf die Beobachtung von Bewegung – sei es auf jene von Menschen, von Waren oder von Ideen – verweist, versteht sich von selbst. Allerdings blickt die Globalgeschichte in den allermeisten Fällen analytisch von einem festen Punkt auf die untersuchte Bewegung. Man beschäftigt sich mit Haf-



**PROF. DR. ROLAND WENZLHUEMER** ist seit dem Jahr 2014 Professor für Neuere Geschichte mit dem Schwerpunkt des 19. und 20. Jahrhunderts in Heidelberg. Er forscht und lehrt am Historischen Seminar der Universität, das zum Zentrum für Europäische Geschichts- und Kulturwissenschaften (ZEGK) gehört, sowie am Heidelberger Exzellenzcluster „Asien und Europa im globalen Kontext“. Zuvor war er unter anderem am Großbritannien-Zentrum der Humboldt-Universität zu Berlin tätig, am Europainstitut der Universität Basel und an der Universität Innsbruck. Roland Wenzlhuemer beschäftigt sich hauptsächlich mit der Geschichte von Globalisierungsprozessen und untersucht diese zumeist im Rahmen der britischen Kolonialgeschichte des 19. Jahrhunderts. Die im Beitrag genannte Forschung zu Schiffszeiten führt er zusammen mit der Doktorandin Johanna de Schmidt durch.

Kontakt: [roland.wenzlhuemer@zegk.uni-heidelberg.de](mailto:roland.wenzlhuemer@zegk.uni-heidelberg.de)

städten als kulturellen Schmelztiegeln oder – wie in meinem Fall – mit der Bedeutung eines globalen Telegrafennetzwerks im 19. Jahrhundert. So interessant und zielführend das in vielen Fällen ist, so sehr fehlt häufig die Perspektive aus der Bewegung heraus.

### Schmerzliche Leerstelle

Das ist für einen globalhistorischen Zugriff insofern problematisch, da für viele Menschen Transitphänomene eben nicht nur von außen zu beobachten waren, sondern sie selbst sich teilweise lange Zeit im Transit befunden und die Welt aus dieser Warte wahrgenommen haben. Transiterfahrungen waren (und sind auch heute noch) für viele Menschen freiwillig oder unfreiwillig ein prägender Bestandteil ihres Lebens, der direkte Konsequenzen für ihr Weltbild, für ihr Fühlen, Denken und Handeln hat. Der übliche Blick auf den Transit vom durchquerten Raum aus kann solche Transiterfahrungen nicht erkennen, und dadurch lassen sich die Lebenswelten von Menschen im Transit auch nur schwer erfassen. Hinsichtlich des Verständnisses dafür, was eine vernetzte Welt eigentlich für die Menschen bedeutete, ist dies eine schmerzliche Leerstelle, die wir im Rahmen eines globalhistorischen Forschungsprojekts an der Ruperto Carola füllen wollen. Dieses Vorhaben ist aus einem Teilprojekt des Exzellenzclusters „Asien und Europa im globalen Kontext“ hervorgegangen. Zusammen mit Martin Dusing, Professor für Globalgeschichte an der Universität Zürich, haben wir es in den letzten Jahren weiterentwickelt. Ab 2017 wird es nun von der Deutschen Forschungsgemeinschaft und dem Schweizer Nationalfonds gemeinsam gefördert.

Ziel unseres Forschungsvorhabens ist es, die Phase des Transits zu fokussieren und dafür auch den Begriff selbst konzeptuell weiterzuentwickeln. So verstehen wir Transit als eine Phase des Herausgenommen-Seins aus den gewohnten Lebensumständen. Der Transit zeichnet sich dabei einerseits durch eine Form von Bewegung aus, die aber gleichzeitig mit räumlicher Abgrenztheit und einem beschränkten Handlungsvermögen einhergeht. Wir verstehen den Transit als Durchgang, aber explizit nicht als Übergang – also nicht als eine graduelle Annäherung von einem Ausgangspunkt an ein bestimmtes Ziel. Vielmehr ist der Transit für uns ein ganz eigener soziokultureller Abschnitt.

### Schiffspassagen als eigener Erfahrungsraum

Empirisch versuchen wir, dies vor allem anhand des Studiums interkontinentaler Schiffspassagen zu belegen und damit unsere Kenntnis über die Bedeutung von Transitphasen weiter zu schärfen. Unsere Aufmerksamkeit gilt dabei der Passagierschiffahrt in der zweiten Hälfte des sogenannten „langen 19. Jahrhunderts“, also grob von circa 1850 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Wir untersuchen in diesem Zusammenhang vor allem Dampfschiffpassagen. Diese Überfahrten stellen für uns überaus brauchbare

# „Transiterfahrungen haben direkte Konsequenzen für das Weltbild, für das Fühlen, Denken und Handeln der Menschen.“

Laborsituationen dar. Selbst nachdem zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein Bündel von technologischen Neuerungen die Schifffahrt stark beschleunigt hatte, dauerten solche interkontinentalen Passagen immer noch eine recht lange Zeit. Für eine Fahrt zwischen Europa und Nordamerika über den Atlantik kann man Ende des Jahrhunderts von einer durchschnittlichen Dauer von etwa zehn Tagen ausgehen. Reisen nach Indien oder gar Australien dauerten oft mehr als einen Monat oder sogar zwei Monate. Während dieser Zeit teilten Crew und Passagiere den begrenzten Raum des Schiffes und waren damit im Transit festgesetzt. Stillstand in Bewegung, so könnte man sagen.

Für die Menschen im Transit ergab sich dadurch ein ganz eigener Erfahrungsraum. Sie waren aus ihren normalen Lebenswelten herausgenommen, eingeschränkt in ihren Handlungsoptionen und eingeschränkt auch in der Wahrnehmung ihrer Umgebung. Das heißt aber nicht, dass solche Transitphasen für die Betroffenen nicht zu stark prägenden Lebensabschnitten werden konnten. Um beim Beispiel von Schiffspassagen zu bleiben: Die Bewegungs- und Spielräume auf einem Schiff waren üblicherweise knapp. Man teilte diesen sehr begrenzten Raum mit einer Menge anderer Menschen, die man nicht kannte, deren Bekanntheit man sich nicht ausgesucht hatte, denen man aber

auch schlecht aus dem Weg gehen konnte. Diese Situation mag dem einen oder anderen Leser vielleicht von der letzten Flugreise oder aus dem ICE-Abteil bekannt vorkommen, sie war aber von ganz anderer zeitlicher Dauer und daher auch von weit größerer soziokultureller Prägenkraft.

Leonard Woolf, der Ehemann der britischen Autorin Virginia Woolf, beschrieb in seiner Autobiografie „Growing“ die Erfahrungen einer Schiffspassage, die er selbst Anfang des 20. Jahrhunderts nach Ceylon unternommen hatte. Er schrieb über das Leben auf dem Schiff:

„Within the boat there was the uncomfortable atmosphere of suspicion and reserve which is at first invariably the result when a number of English men and women, strangers to one another, find that they have to live together for a time in a train, a ship, a hotel. In those days it took, if I remember rightly, three weeks to sail from London to Colombo. By the time we reached Ceylon, we had developed from a fortuitous concourse of isolated human atoms into a complex community with an elaborate system of castes and classes. The initial suspicion and reserve had soon given place to intimate friendships, intrigues, affairs, passionate loves and hates.“

Hier wird deutlich, dass in solchen Transitphasen das soziokulturelle Leben der Passagiere weiterging, dass die Reisenden Erfahrungen machten und austauschten, dass sich Zuneigungen, Abneigungen und Meinungen unter den ganz besonderen Bedingungen des Transits herausbildeten, aber natürlich auch darüber hinaus Bestand hatten.

Transitphasen sind nicht von ephemerer Bedeutung, sondern stellen für die Betroffenen einen Lebensabschnitt dar, dessen Erfahrungen und Eindrücke für viele von langer, prägender Wirkung sind. Daher muss, wer Vernetzungsphänomene verstehen will, auch und vor allem Transitphasen verstehen. In unserem Forschungsprojekt, das sich zur Untersuchung des Transits exemplarisch auf Transiterfahrungen im Rahmen von Schiffspassagen im späten 19. Jahrhundert konzentriert, verfolgen wir verschiedene Ansätze, um die Signifikanz dieser Phase besser greifen zu können. Wie das aussehen kann, möchte ich an dieser Stelle anhand eines Teilprojekts illustrieren, in dem wir uns mit dem Studium sogenannter Schiffszeitungen beschäftigen. Dabei handelt es sich um Zeitungen, die auf langen Interkontinentalpassagen von den Passagieren selbst hergestellt wurden und sich an die Schiffsgemeinschaft richteten.

## Direkter Zugriff auf Transiterfahrungen

Obwohl die zur Verfügung stehenden personellen und technischen Mittel üblicherweise sehr beschränkt waren, gehörte die Herausgabe einer Schiffszeitung zumindest auf britischen Schiffen im 19. Jahrhundert zum guten Ton.

# „Wir verstehen den Transit als Durchgang, aber explizit nicht als Übergang. Er ist für uns ein ganz eigener soziokultureller Abschnitt.“

Anfang des 20. Jahrhunderts wurden viele große Dampfschiffe mit Funkapparaten ausgestattet, und damit kamen nun auch Nachrichten aus aller Welt an Bord. Damit veränderte sich die Produktion von Schiffszeitungen grundlegend. Als bald hatten die Passagiere mit der Gestaltung der Zeitungen nichts mehr zu tun. Diese neuen, oft von der Reederei herausgegebenen Zeitungen, die es heute noch in verschiedenen Formen gibt, überschrieben die ältere Gattung der Passagierzeitung. Diese geriet sowohl als kulturelle Praxis wie auch als historische Quelle praktisch völlig in Vergessenheit. Nur ein Zufallsfund in einem britischen Archiv hat uns auf die Spur dieser Mediengattung geführt.

Uns erlaubt das Studium dieser höchst ungewöhnlichen Quellen einen viel unmittelbareren Zugriff auf die Transiterfahrungen der Passagiere, als das bisher möglich gewesen ist. In diesen Zeitungen, von denen wir mittlerweile weit über hundert Titel untersuchen konnten, wird deutlich, dass die Welt des Transits für die Passagiere gleichzeitig sehr klein und sehr groß war, dass man sich einerseits über den gesamten Erdball bewegte und andererseits auf einem kleinen Schiff inmitten des Ozeans festsass. Es zeigt sich, wie sich im engen Raum des Schiffs während der Passage eine Gemeinschaft formte, die ihren eigenen Blick auf die durchquerte Welt entwickelte – ähnlich wie es auch in Leonard Woolfs oben zitierter Beschreibung zum Ausdruck kommt. Da in diesen Schiffszeitungen Passagiere für andere Passagiere schrieben, offenbart sich hier die ganz besondere Situation des Transits. Bei der Lektüre der Zeitungen ist spürbar, wie prägend dieser Lebensabschnitt für viele Reisende war. Ein Hinweis darauf ist auch die Tatsache, dass man die Schiffszeitungen nach

der Passage gewöhnlich von einer professionellen Druckerei nachdrucken ließ und viele Passagiere diese Nachdrucke als Erinnerung an die Reise erstanden.

Die Forschungsarbeit zu den Schiffszeitungen ist ein Teil unseres größeren Projekts. Andere Studien werden etwa auf Lese- und Schreibpraktiken im Transit blicken oder sich mit den emotionalen und psychopathologischen Dimensionen des Im-Transit-Seins beschäftigen. Insgesamt mag die Beschäftigung mit historischen Transiterfahrungen an Bord von interkontinental verkehrenden Schiffen im

## **Geschichte und Kultur Europas und der Neuen Welt**

Das 2005 gegründete Zentrum für Europäische Geschichts- und Kulturwissenschaften (ZEGK) ist ein Zusammenschluss von fünf Heidelberger Instituten: dem Historischen Seminar, dem Institut für Fränkisch-Pfälzische Geschichte und Landeskunde, dem Institut für Europäische Kunstgeschichte, dem Institut für Religionswissenschaft sowie dem Musikwissenschaftlichen Seminar. Ziel der Wissenschaftler am Zentrum ist es, die Geschichte und die kulturellen Errungenschaften Europas und der Neuen Welt vom Frühmittelalter bis in die heutige Zeit zu erforschen. Durch die Allianz im ZEGK verstärken sie dabei ihre Kooperationen, nutzen Synergieeffekte und gewinnen in Lehre und Forschung an interdisziplinärer Kompetenz und Sichtbarkeit.

[www.uni-heidelberg.de/fakultaeten/philosophie/zegk](http://www.uni-heidelberg.de/fakultaeten/philosophie/zegk)

IN BETWEEN

# TRANSIT EXPERIENCES IN A NETWORKED WORLD

ROLAND WENZLHUEMER

In the globalised world, transit – Latin for ‘passage’ – is a ubiquitous phenomenon. Networking is based on the movement of people, things or ideas. And movement always means passing across, or through, a place. As a result of globalisation processes, phases of transit were and are a defining part of many peoples’ life story. If we want to understand what the connected world means for people, we first need to understand transit phenomena – not from the usual perspective of the room being crossed, but from that of the people in transit themselves. Heidelberg historians are investigating this long-neglected aspect in a new global history research project.

The researchers want to bring the experience of transit into focus and, in doing so, also extend the meaning of the term. They understand transit as a period of being removed from the normal circumstances of one’s life, as a unique socio-cultural phase. The historians found evidence for this view of transit phenomena in their study of so-called ship newspapers that were prepared by passengers on intercontinental voyages in the second half of the 19th century. A more nuanced understanding of transit, which looks from the movement itself to the environment, helps us better understand today’s transit phenomena and develop an idea of their socio-cultural shaping power. With this project, the researchers also want to make a conceptual contribution to current debates about people in transit – whether they are part of an increasingly location-independent work environment or are fleeing war and persecution. ●

PROF. DR ROLAND WENZLHUEMER has held the Heidelberg Chair of Modern History with special focus on the 19th and 20th centuries since 2014. He teaches and conducts research at the University's Department of History, which belongs to the Centre for European Historical and Cultural Studies (ZEGK), and at the Heidelberg Cluster of Excellence 'Asia and Europe in a Global Context'. He previously held positions at the Centre for British Studies of Humboldt University in Berlin, at the University of Basel's Institute for European Global Studies and at the University of Innsbruck. Roland Wenzlhuemer is particularly interested in the history of globalisation processes, which he usually studies within the framework of 19th century British colonial history. The research on ship newspapers mentioned in the article was conducted together with doctoral student Johanna de Schmidt.

Contact: roland.wenzlhuemer@zegk.uni-heidelberg.de

**“We understand transit as a passage, but explicitly not as a transition. To us, transit is a unique socio-cultural phase.”**

19. Jahrhundert auf den ersten Blick weit weg und lediglich von akademischer Relevanz erscheinen. Ein geschärftes Verständnis von Transit, das den Blick aus der Bewegung heraus auf die Umgebung sucht, hilft aber auch dabei, gegenwärtige Transitphänomene besser zu verstehen und hinsichtlich ihrer soziokulturellen Prägekraft zu begreifen. Mit dem laufenden Forschungsprojekt wollen wir somit zugleich einen konzeptuellen Beitrag zu aktuellen Debatten über Menschen im Transit leisten – sei es im Rahmen einer immer ortsunabhängigeren Arbeitswelt oder auch hinsichtlich der Flucht vor Krieg und Verfolgung. ●

#### **Austauschprozesse zwischen Asien und Europa**

Der Exzellenzcluster „Asien und Europa im globalen Kontext“ ist ein interdisziplinärer Forscherverbund an der Universität Heidelberg. Etwa 200 Wissenschaftler analysieren Austauschprozesse zwischen Kulturen, die von Migration und Handel bis hin zu Leitbegriffen der Sprachen und Strukturen des Staates reichen. Eine zentrale Frage ist, in welchen Dynamiken sich kulturübergreifende Prozesse sowohl zwischen als auch innerhalb von Asien und Europa entwickeln. Damit untersuchen die Forscher ein Spannungsfeld von historischer Tiefe, das zugleich von aktueller Bedeutung für die globalen Wandlungsprozesse unserer Zeit ist.

Die rund achtzig Forschungsprojekte des Exzellenzclusters sind in den folgenden vier Forschungsbereichen organisiert: „Regierungskunst & Verwaltung“, „Öffentlichkeit & Medien“, „Wissenssysteme“ und „Geschichte & Kulturerbe“. Überdies wurden fünf Lehrstühle eingerichtet, darunter die bundesweit erste Professur für globale Kunstgeschichte, zwei Start-up-Professuren sowie mehrere Nachwuchsforschergruppen. Zur Ausbildung und Förderung von jungen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern bietet der Cluster den englischsprachigen Masterstudiengang „Transcultural Studies“ sowie das Graduiertenprogramm für Transkulturelle Studien an. Insgesamt promovieren am Cluster mehr als 100 Nachwuchswissenschaftler.

Der Cluster wurde 2007 im Rahmen der Exzellenzinitiative des Bundes und der Länder gegründet und war 2012 erneut in der Exzellenzinitiative erfolgreich. Mittelfristig wird der Forscherverbund im Heidelberger Centrum für Transkulturelle Studien (HCTS) aufgehen, das im April 2014 eröffnet wurde. Zu den internationalen Partnern gehören die Chicago University, Oslo University, Universität Zürich, Jawaharlal Nehru University und Kyoto University.

[www.asia-europe.uni-heidelberg.de](http://www.asia-europe.uni-heidelberg.de)

**„Ein geschärftes  
Verständnis von  
Transit hilft uns, auch  
gegenwärtige  
Transitphänomene  
etwa infolge  
einer Flucht vor Krieg  
und Verfolgung  
besser zu verstehen.“**