Zwischen Aufbruch und Ankunft: Migrationsräume maritimer Passagen

Berenika Szymanski-Düll

The article examines the ship passage as a maritime liminal space within the process of nineteenth-century Atlantic migration, with a particular focus on theatre practitioners. Drawing on autobiographical sources by Helena Modrzejewska (1840–1909), Heinrich Börnstein (1805–1892), and Ludwig Barnay (1842–1924), it analyses the passage as a space of experience situated between departure and arrival. The ship passage emerges as a site of physical confinement, social differentiation, and existential reflection, where hopes and anxieties overlap. In the interplay of movement and stasis, the ship passage reveals itself as an open liminal space of modern mobility in which individual experience, social order, and state regulation intersect.[1]

Die grundlegende Definition des Begriffes ‚Mobilität' lässt sich mit dem Geographen Tim Cresswell als „displacement – the act of moving between locations" oder auch „getting from point A to point B" [2] auf den Punkt bringen. Entsprechend weist im klassischen Verständnis auch jeder Akt der Migration einen Ausgangs- und einen Endpunkt auf, wie der Migrationstheoretiker Everett S. Lee konstatiert: „[E]very act of migration involves an origin, [and] a destination"[3]. Damit rücken zwei zentrale Momente und Orte der Migration in den Fokus: die Ausreise und die Einreise – der Ort des Aufbruchs und der Ort der Ankunft. Migrationen lassen sich jedoch keineswegs auf einen geografischen Ortswechsel reduzieren. Vielmehr sind sie als komplexe gesellschaftliche und individuelle Prozesse sowie als vielschichtige Produktionen von Raum und Zeit zu verstehen. In diesem Sinne laden sie dazu ein, Auswanderung und Einwanderung nicht als getrennte, sondern als dynamische, miteinander verflochtene Dimensionen eines umfassenden

1 Dieser Aufsatz entstand im Rahmen des durch den Europäischen Forschungsrat (ERC) im Programm Horizon 2020 geförderten Forschungsprojekts *T-MIGRANTS* (Grant Agreement Nr. 850742).

2 Tim Cresswell: *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York/London: Routledge, 2006, 2.

3 Everett S. Lee: "A Theory of Migration", in: *Migration*, hg. v. J.A. Jackson, Cambridge: Cambridge UP 1969, 282–297, hier 285.

Berenika Szymanski-Düll: „Zwischen Aufbruch und Ankunft: Migrationsräume maritimer Passagen", in: Micha Braun/Veronika Darian/Melanie Gruß/Patrick Primavesi/Ingo Rekatzky/Janine Schulze-Fellmann/Torben Schleiner/Lydia Wilinski (Hg.): *Offene Räume. Theaterwissenschaftliche Perspektiven* (*PERFORMING ARTS Books*, Band 1), Heidelberg: arthistoricum.net 2026, S. 347–354. https://doi.org/10.11588/arthistoricum.1757.c26206 (CC BY-SA 4.0)

Bewegungsprozesses zu betrachten. Am Beispiel der atlantischen Migration im 19. Jahrhundert soll im Folgenden ein Aspekt dieses vielschichtigen Prozesses näher betrachtet werden: die Schiffspassage als Zwischenraum zwischen Aufbruch und Ankunft, der zugleich die bedeutende Phase des Unterwegsseins markiert. Anhand autobiographischer Quellen der Schauspielerin Helena Modrzejewska (1840–1909), die im Juli 1876 über Bremen mit der *Donau* in Richtung USA aufbrach, der Memoiren des Theaterdirektors und Journalisten Heinrich Börnstein (1805–1892), der 1849 von Le Havre aus mit der *Espindola* ins Exil ging, und der Erinnerungen des Schauspielers Ludwig Barnay (1842–1924), der 1882 den Atlantik überquerte, wird die Erfahrungsdimension der maritimen Passage herausgearbeitet und historisch kontextualisiert. Der Fokus auf autobiografische Quellen von Theaterschaffenden ist bewusst gewählt, da ihre Lebens- und Arbeitsrealität im 19. Jahrhundert in besonderer Weise von Mobilität geprägt war und räumliche Bewegung eine strukturelle Bedingung theatraler Existenz darstellte.[4] Vor diesem Hintergrund rückt jene Phase der Mobilität in den Blick, in der Bewegung nicht als Zielerreichung, sondern als Zustand des Unterwegsseins erfahrbar wird. Die Schiffspassage erscheint somit nicht nur als Etappe des Transits, sondern als offener Raum des Dazwischen, in dem sich physische Bewegung, Erwartung und mentale Reflexion verschränken – ein exemplarischer Zwischenraum moderner Mobilitätserfahrung.

Schiffsverhältnisse

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dauerte die Überfahrt von Europa in die Vereinigten Staaten durchschnittlich 45 Tage. Segelschiffe transportierten dabei bereits mehrere hundert Passagier:innen. Mit dem Einsatz von Dampfschiffen verkürzte sich die Reisezeit ab den 1860er Jahren erheblich und lag in den 1880er Jahren bei etwa 10 Tagen, während zugleich deutlich mehr Personen befördert werden konnten.[5] Überfüllung, schlechte Luftzirkulation und mangelhafte Hygiene machten die Passage insbesondere im Zwischendeck zu einer erheblichen physischen und psychischen Belastung. Heinrich Börnstein war entsprechend erschüttert, als er zum ersten Mal die Verhältnisse an Bord wahrnahm:

> Ich besah mir nun das Zwischendeck und erschrak über den engen Raum und die Gedrängtheit der Kojen, die neben- und übereinander

4 Vgl. hierzu z.B. Berenika Szymanski-Düll/Lisa Skwirblies (Hg.): *European Theatre Migrants in the Age of Empire – Personal Experiences, Transnational Trajectories, and Socio-Political Impacts*, Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2024.

5 Vgl. Klaus Bade: *Europa in Bewegung: Migration vom späten 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart*. C.H. Beck: München, 2002, 134.

> aufgethürmt, fast den ganzen Raum einnahmen, so daß kaum schmale Gänge zum Durchpassieren übrig blieben.[6]

Aus seinem Reisebericht wird zugleich deutlich, dass an Bord eine klare Zweiklassengesellschaft herrschte. Wer es sich leisten konnte, mietete eine Kajüte, die – fern vom „Lärmen, Dunste und anderen Unannehmlichkeiten des Zwischendecks“[7] lag und das Doppelte des Zwischendeck-Passagegeldes kostete. Kajütenpassagier:innen hatten zudem Zugang zum Quarterdeck, wobei auch hier soziale Hierarchien galten, da Reisende der ersten Klasse Vorrang vor denen der zweiten hatten. Während Helena Modrzejewska zu den besserstehenden Passagier:innen gehörte,[8] musste Börnstein aufgrund knapper Finanzen im Zwischendeck reisen. Durch eine glückliche Fügung gelang es ihm allerdings, gegen Aufpreis einen Teil des hinteren Zwischendecks abzugrenzen, sodass eine Art kleine Kajüte entstand, die er mit seinen engsten Mitreisenden bewohnen konnte, auch wenn er formal Zwischendeckpassagier blieb:

> wir hatten nun Raum, Luft, konnten unsere Koffer und Proviantvorräthe bei uns haben und waren, da wir sogar eine eigene Treppe hatten, von der ganzen Misère des Zwischendeck-Lebens abgeschlossen.[9]

Alle Passagier:innen des Zwischendecks waren für ihre eigene Schlafstelle verantwortlich; sie mussten Schlafunterlagen, Kissen und Decken an Bord bringen. Im *Auswanderungsbuch* von 1850 heißt es entsprechend: „Ein gutes Strohbett ist für den Gebrauch auf der Überfahrt am allerbesten.“[10] Darüber hinaus wurde die Mitnahme frischer Bettwäsche sowie grundlegende Ordnung und Sauberkeit empfohlen, da – wie es heißt – gerade durch die „Nichtbeachtung solcher Kleinigkeiten“ sich die Zustände an Bord des Schiffes „wesentlich verschlimmern“[11] würden. Die Enge des Zwischendecks und mangelnde Waschgelegenheiten begünstigten die Ausbreitung von Krankheiten wie etwa Cholera, die oft tödlich endeten. Seekrankheit war ebenfalls weit verbreitet, insbesondere bei Unwetter. Das *Auswandererbuch* warnte zwar ausdrücklich vor ihr, deutete sie jedoch nicht als „Gefahr“, sondern als „Reinigung des Magens“ – eine unfreiwillige „Vorbereitung auf die neue Diät in Amerika“[12]. Wer nicht seekrank wurde, den strengte die Reise dennoch

6 Heinrich Börnstein: *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt. Memoiren eines Unbedeutenden*, Bd. 2, Leipzig: Otto Wigand, 1881, 4.

7 Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 4.

8 Vgl. Helena Modjeska: *Memories and Impressions*, New York: The Macmilan Company, 1910, 262.

9 Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 5.

10 Moritz Beyer: *Das Auswanderungsbuch oder Führer und Rathgeber bei der Auswanderung nach Nordamerika und Australien*, Leipzig: Baumgärtner’s Buchhandlung, 1850, 14.

11 Beyer, *Das Auswanderungsbuch*, 15.

12 Beyer, *Das Auswanderungsbuch*, 18–19.

körperlich an. So schreibt Barnay über seine Überfahrt nach New York: „[...] ich wurde niemals eigentlich seekrank, aber eine gewisse unbehagliche, unangenehme Empfindung, eine lästige Benommenheit des Kopfes, die jede Freude an der Seereise aufhob, wollte mich, solange ich über den Ozean fuhr, nicht verlassen [...]."[13]

Auf deutschen Schiffen erhielten die Reisenden Verpflegung. Modrzejewska berichtet von einem ‚dining room' auf der *Donau*, in dem Mahlzeiten serviert wurden.[14] Auch das *Auswanderungsbuch* führt aus, dass den Bremer Bestimmungen zufolge alle Passagier:innen Anspruch auf Brot, Bohnen, Kartoffel, Fleisch und Trinkwasser hatten; erwachsenen Männern stand zusätzlich täglich sogar ein Glas Branntwein zu.[15] Anders sah es auf der *Espindola* aus: Dort mussten Zwischendeckreisende ihren Proviant vor der Reise selbst beschaffen. Zwar wurden entsprechende Vorratslisten ausgegeben und deren Einhaltung kontrolliert, dennoch kam es zu Engpässen. Gekocht wurde auf wenigen provisorischen Kochstellen auf dem Vorderdeck, die bei stürmischem Wetter kaum nutzbar waren, sodass die Reisenden oft tagelang auf kalte Speisen angewiesen blieben.[16]

Momente des Stillstands – Zwischen Warten und Hoffen

Migration wird gemeinhin mit Bewegung assoziiert. Auch bei einer Seepassage denkt man zunächst an Bewegung, an die Überquerung des Ozeans, an das Erreichen eines ersehnten Ziels. Doch der Prozess der Migration umfasst auch Phasen des Stillstands, des Nichts-Tuns, des Wartens. Wie Joachim Schlör hervorhebt, sind es eigentlich die Schiffe, die die Bewegung ausführen; die Passagier:innen selbst sind immobil und halten „nach den oft schwierigen Prozeduren der Auswanderung für einen Moment inne"[17]. Gerade in diesen Phasen des Innehaltens wird die Schiffspassage selbst zum liminalen Raum, in dem Bewegung, Zeit und Subjektwahrnehmung neu ausgehandelt werden. In Berichten von Migrant:innen häufen sich entsprechend Erzählungen, die diese Erfahrung beschreiben. Nach dem Auslaufen des Schiffes wird die passive Bewegung über das Meer hinweg von Monotonie, Routine und Erwartung durchzogen. Börnstein beschreibt anfangs zwar noch ein „dolce far niente"[18], das jedoch bald in „tödliche Langeweile und gänzliche Unthä-

13 Ludwig Barnay: „In Amerika", in: *Bühnen-Dekameron*, hg. v. Georg Gellert, Berlin: Ziemsen, 1905, 14–30, hier 15.

14 Modjeska, *Memories and Impressions*, 259.

15 Beyer, *Das Auswanderungsbuch*, 5.

16 Vgl. hierzu Börnstein: *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 5–8. Börnstein berichtet zudem, dass Kajütenpassagiere der Espindola eine Verpflegung erhielten.

17 Joachim Schlör: „Reflexionen an Bord. Die Schiffsreise als Ort und Zeit im Dazwischen", in: *Passagen des Exils*, hg. v. Burcu Dogramaci/Elizabeth Otto, München: et+k, 2017, 54–68, hier 59.

18 Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 10.

tigkeit“[19] umschlägt. Modrzejewska schildert ähnliche Empfindungen, wenn die anfängliche Begeisterung einer melancholischen Ruhe weicht.[20] Um dem Stillstand zu begegnen, strukturierten die Reisenden ihre Zeit durch Tätigkeiten wie Kochen, Handarbeiten, Schlafen oder Gottesdienste.[21] Diesen Zustand nutzten auch die Kapitäne, indem sie die Passagier:innen für Hilfstätigkeiten heranzogen, etwa zum Aufwinden von Seilen, zum Rudern oder zum Reinigen des Decks. Das *Auswandererbuch* empfahl solche Tätigkeiten ausdrücklich als sinnvollen Zeitvertreib,[22] während Börnstein darin vor allem ein strategisches Kalkül der Kapitäne zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Disziplin erkannte, denn – wie er schreibt – sei „Müßiggang […] aller Laster Anfang“[23].

Der Zwischenraum der maritimen Passage war somit nicht nur räumlich, sondern auch zeitlich eine intensive Erfahrung, in der sich Erinnerungen, Gegenwart und Zukunft überlagerten. In den Reiseskizzen Modrzejewskas zeigt sich diese Gleichzeitigkeit deutlich: Während sie von einer intensiven Gegenwartserfahrung spricht, kehren ihre Gedanken immer wieder Richtung Heimat und den Personen, die sie dort zurücklassen musste: „My senses are wrapped up in the sea, but my soul wanders back to Poland.“[24] Börnstein wiederum berichtet von Gesprächen, in denen die Reisenden ihre Zukunft in Amerika entwarfen – ‚Luftschlösser‘ eines besseren Leben, die er sich – im Gegensatz zu Modrzejewska und Barnay – nicht im Theater, sondern als Farmer auf dem Land imaginierte.[25] Das *Auswandererbuch* ermutigte diese Zukunftsvisionen explizit und zeichnete das koloniale Bild eines verheißungsvollen Landes, das Fleißigen neue Möglichkeiten eröffne:

> Dabei möge er [der Auswandernde, B.S.D] auch fortwährend die zu hoffenden guten Umstände betrachten, die ihn und seine Familie in der neuen Welt erwarten. Im weiten, großen Gebiete des Westens findet er wohlfeiles, fruchtbares Land […]. Der Weg zu Reichthum und Ansehen steht ihm offen, derselbe Weg, der schon von so vielen Auswanderern mit Glück betreten worden.[26]

Zugleich war dieser Zwischenraum der Schiffpassage von Ängsten durchzogen. Neben der Sehnsucht nach Ankunft stand die Furcht vor Sturm,

19 Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 13.

20 Vgl. Modjeska, *Memories and Impressions*, 260.

21 Beyer, *Das Auswanderungsbuch*, 29.

22 Beyer, *Das Auswanderungsbuch*, 25.

23 Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 13.

24 Modjeska, *Memories and Impressions*, 262.

25 Vgl. Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 13. Während Modrzejewska die Forsetzung ihrer Karriere in den USA vorhatte, planten ihr Mann und ihre Reisebegleitung, in den USA eine Farm zu gründen.

26 Beyer, *Das Auswanderungsbuch*, 22.

Krankheit oder Tod. Zeitgenössische Unglücksfälle wie das Kentern der Dreimastbark *Johanne* 1854 vor Spiekeroog erinnerten an die reale Bedrohung solcher Reisen.[27] Ratgeberliteraturen empfahlen daher insbesondere die Sommermonate für die Überfahrt und warnten ausdrücklich vor Reisen im Winter.[28] Es ist daher verständlich, dass die Angst unter den Reisenden groß war.[29] Barney, der im ungünstigen Dezember reiste, beschreibt rückblickend eine anhaltende Todesangst: „In mir hatte sich der Gedanke unabweisbar festgesetzt, dass ich nicht lebend zurückkehren, dass ich meine Kinder und alle meine Lieben niemals wiedersehen würde."[30] Dennoch blieb die Hoffnung der Motor der Überfahrt – die Hoffnung auf Ankommen, auf Neubeginn, auf eine Zukunft jenseits des Meeres.[31]

Kurz vor Ankunft

Nach den langen Tagen der Überfahrt markiert die Ankunft den Höhepunkt. Sie beendet nicht nur die räumliche Bewegung des Schiffes, sondern auch den existenziellen Stillstand der Migrierenden und eröffnet zugleich einen neuen Erfahrungsraum: den des Ankommens. In zahlreichen Memoiren, Reiseskizzen und Briefen von Theaterschaffenden finden sich eindrucksvolle Schilderungen dieses Moments. Modrzejewska erinnert sich an den Anblick New Yorks als „most enchanting, almost magic in its ethereal beauty"[32] und vergleicht das Panorama der Stadt mit einer Theaterkulisse: „Als wir uns New York vom Ozean her näherten, sahen wir auf der einen Seite die ganze Stadt so sorgfältig beleuchtet, dass alles – Kirchen, Häuser, mit einem Wort, alles – wie auf einer Leinwand gemalte Theaterdekorationen aussah."[33] In ihren Aussagen klingen Hoffnung und Zuversicht an. Die meisten Einreisen in die Vereinigten Staaten sind von diesem positiven Gefühl geprägt. Der Moment der Ankunft war für viele ein symbolischer Neuanfang – der Übergang vom erzwungenen Stillstand in ein verheißungsvolles Danach. Zugleich war die Ankunft mit Erleichterung verbunden. Auch Börnstein beschreibt

27 Das Unglück gab unter anderem den Anstoß, an den deutschen Küsten Seenotrettungsstationen einzurichten, aus denen schließlich 1865 die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) gegründet wurde.

28 Beyer, *Das Auswanderungsbuch*, 9.

29 *Das Auswanderungsbuch* versuchte Ängste zu nehmen: „Hunderttausende von Passagieren sind glücklich von Europa nach Amerika hinübergeführt worden und es sind nur wenig Unglücksfälle vorgekommen, viel weniger, als bei Anwendung eines anderen Transportmittels vorgekommen sein würden." Beyer, *Das Auswanderungsbuch*, 21.

30 Barnay, „In Amerika", 15.

31 Vgl. Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 17.

32 Modjeska, *Memories and Impressions*, 263.

33 Orig.: „Gdy zbliżaliśmy się do Nowego Yorku od strony oceanu, po jednej stronie widać było całe miasto tak starannie oświetlone, że wszystko – kościoły, domy – jednym słowem wszystko, wyglądało jak dekoracje malowane na płótnie dla teatru." Modjeska, Brief an Józefa Benda vom 5. August 1876, in: *Helena Modrzejewska*, *Listy*, Bd. 1, hg. v. Alicja Kędziora/Emil Orzechowski. Warszawa: PIW, 2015, 316, Übers. B.S.D.

diesen Moment mit Erlösung und Freude.[34] Ähnliche Gefühle bemerkt er bei seinen Mitreisenden, die aus Begeisterung über das baldige Ziel sogar ihre Strohsäcke über Bord warfen. Angeblich verlangte dies die Tradition, wobei er nicht unkritisch bemerkt:

> Ich weiß nicht, wer ihnen den Rath gab, sich so schnell ihrer Strohsäcke zu entledigen, aber ich vermuthe, daß auch hier der Kapitän seine Hand im Spiel hatte; denn einmal in New Orleans angekommen, hätte er die zweihundert und einige Strohsäcke wegschaffen lassen müssen – so aber ersparte er das Geld für das Wegschaffen und, was die Hauptsache war, er bekam sein Schiff früher ‚rein und klar'.[35]

Darüber hinaus berichtet er, dass sich die Passagier:innen im Vorfeld des nahenden Landgangs gewaschen und mit Festkleidung herausgeputzt hätten.[36] Dieses Ritual der Selbstinszenierung war nicht nur Ausdruck der Freude über die bevorstehende Ankunft, sondern folgte auch Empfehlungen zeitgenössischer Auswandererratgeber, die Sauberkeit ausdrücklich mit der Entscheidung einer möglichen Quarantäne verknüpften:

> Ein paar Tage vor der Ankunft müssen die Passagiere ihre verschmutzten Kleider so viel als möglich waschen und säubern […]. Die Gesundheitsbeamten, welche an Bord des Schiffes kommen, haben die Zeit zu bestimmen, wie lange das Schiff und die Passagiere Quarantaine halten müssen. Wenn sie beide in reichlichem, sauberm Zustande finden, so fällt in der Regel diese Bestimmung ganz anders aus, als wenn das Gegentheil der Fall ist.[37]

Während bis etwa 1820 die Einwanderung in die USA noch weitgehend unreguliert verlief, begannen die Behörden in der Folgezeit, die Ankünfte systematisch zu erfassen und zu kontrollieren. Schiffskapitäne mussten Passagierlisten führen.[38] Mit dem massiven Anstieg der Migration in der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde 1855 in New York mit Castle Garden eine Einwanderungsstation errichtet, an der Ankommende registriert und medizinisch untersucht wurden.[39] Bis 1890 passierten etwa acht Millionen Migrant:innen

34 Vgl. Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 23.

35 Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 23. Vgl. hierzu auch *Das Auswanderungsbuch*, wo es heißt: „Wenn man solche Gegenstände am Lande erst gehörig will waschen und dann von einem Ort zum anderen transportieren lassen, so kostet dies weit mehr als sie werth sind, und es ist daher gerathener, sie über Bord zu werfen." Beyer, 30.

36 Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 22.

37 Beyer, *Das Auswanderungsbuch*, 30.

38 Vgl. Beyer, *Das Auswanderungsbuch*, 29–30.

39 Vgl. beispielsweise George J. Svejda: *Castle Garden as an Immigrant Depot*, 1855 bis 1890. Washington: National Park Service, 1968.

diese Station, die bald an ihre Kapazitätsgrenzen stieß.[40] Ab 1892 übernahm Ellis Island, – nach Verabschiedung des *Immigration Act*[41] – die Funktion der zentralen Kontrollstelle. Während Castle Garden den Neuankömmlingen noch Hilfestellung bot, konzentrierte sich Ellis Island auf die Selektion. Ärztliche Untersuchungen, Befragungen und Klassifizierungen entschieden über Aufnahme oder Rückweisung.[42]

Vor diesem historischen Hintergrund lassen sich auch die Erfahrungen der hier betrachteten Theaterschaffenden verorten: Börnstein reiste 1849 noch vor der Errichtung Castle Gardens ein und konnte – abgesehen von vereinzelten Gepäckkontrollen – nahezu ungehindert das Schiff verlassen.[43] Modrzejewska, die zu Zeiten von Castle Garden in New York eintraf, erwähnt keine Inspektionen, sondern lediglich eine langen Warteschlange beim Verlassen des Schiffes.[44] Barnay hingegen, der 1882 ankam, berichtet von stundenlangen und anstrengenden Verhören, die die Euphorie der Ankunft dämpften.[45] Das Ankommen wandelte sich damit im Lauf des 19. Jahrhunderts von einem Moment offener Hoffnung zu einer zunehmend bürokratisch kontrollierten Erfahrung zwischen Willkommen und Kontrolle.

Fazit

Der Migrationsraum der Schiffspassage als Zwischenraum zwischen Aufbruch und Ankunft erweist sich als vielschichtiger Erfahrungsraum, geprägt von Enge, Warten, Hoffnung und Angst – aber auch von den sich wandelnden Ordnungs- und Kontrollmechanismen des Staates. Als maritimer Zwischenraum steht sie paradigmatisch für jene Schwebe zwischen Herkunft und Zukunft, in der Migration nicht nur als Ortswechsel, sondern als Prozess räumlich-zeitlicher Selbstverortung erfahrbar wird. Im Wechselspiel zwischen Bewegung und Stillstand, zwischen Erwartung und Kontrolle wird die Passage selbst zu einem symbolischen Ort moderner Raum- und Zeiterfahrung, wie er sich in den autobiografischen Selbstzeugnissen mobiler Theaterbiografien verdichtet. Sie verbindet physische Bewegung mit innerer Reflexion und zeigt, dass Migration nicht nur Ankunft und Aufbruch bedeutet, sondern auch das offene Dazwischen – das Meer, das Schweben, das Warten.

40 Vgl. Svejda, *Castle Garden as an Immigrant Depot*, 158–159.

41 „Immigration Act of 1891“, https://immigrationtounitedstates.org/585-immigration-act-of-1891.html (23.2.2026).

42 Vgl. Barry Moreno: „Castle Garden und Ellis Island: Tore zu einer neuen Welt“, in: *Good bye Bayern – Grüß Gott America. Auswanderung aus Bayern nach Amerika seit 1683*, hg. v. Margot Hamm/Michael Henker/Evamaria Brockhoff, Augsburg: Impulse, 2004, 61–66, hier 61.

43 Vgl. Börnstein, *Fünfundsiebzig Jahre in der Alten und Neuen Welt*, 28.

44 Vgl. Modjeska, *Memories and Impressions*, 263.

45 Barnay, „In Amerika“, 15.