

Aus:

Lars Wilhelmer

Transit-Orte in der Literatur

Eisenbahn – Hotel – Hafen – Flughafen

März 2015, 344 Seiten, kart., zahlr. Abb. , 39,99 €, ISBN 978-3-8376-2999-6

Hotelzimmer, Bahnhöfe, Flughafenterminals: Orte wie diese sind längst Teil unseres Alltags. Es sind Transit-Orte – Orte, an denen wir uns aufhalten, ohne zu bleiben. Marc Augé nennt sie »Nicht-Orte«, Peter Sloterdijk »Niemandsorte«. Nichts und niemand also, worüber es zu schreiben lohnte? Das Gegenteil beweisen zahlreiche Autorinnen und Autoren der literarischen Moderne, die Transit-Orte zum Gegenstand und zum Moment der Strukturierung ihrer Texte machen.

Lars Wilhelmer zeigt: Im Zeitalter von Globalisierung und Mobilität bieten diese Orte, verschmolzen zu hyperkulturellen Transit-Räumen, das, was konventionelle Orte längst nicht mehr bieten können – einen Halt, eine Zuflucht.

Lars Wilhelmer (Dr. phil.) lehrte Literaturwissenschaft an der Universität Hamburg.

Weitere Informationen und Bestellung unter:

www.transcript-verlag.de/978-3-8376-2999-6

Inhalt

Einleitung | 7

TRANSIT-THEORIE

Sozial- und kulturwissenschaftliche Raumtheorie | 19

All the world's a stage? Raumvorstellungen im Wandel | 19

Vom sozialen Raum zum Ort | 27

Vom Ort zum Transit-Ort | 33

Vom Transit-Ort zum Nicht-Ort? | 40

Vom Transit-Ort zum Transit-Raum | 49

Exkurs: Transit-Räume als Heterotopien | 52

Literaturwissenschaftliche Raumtheorie | 59

Die Ebenen literarischer Raumwirklichkeit | 61

Ein relationaler Raumbegriff für die Literatur | 88

TRANSIT-TEXTE

Dynamik und Gradlinigkeit: Auf eisernen Bahnen | 95

Vom sehenden Reisenden zum blinden Passagier | 95

Werkzeug des Zeitgeistes: Eine Winternacht auf der Lokomotive | 104

»Ein rasendes Toben erfüllte den Raum«: Bahnwärter Thiel | 112

Paradoxie und Entgrenzung: Fünf-Uhr-Tee in der Hotelhalle | 125

»Wir leben provisorisch, die Krise nimmt kein Ende« | 125

Gefangen im Dazwischen: Hotel Savoy | 143

Geschichte einer Transitverweigerin: Die Hotelterre | 161

Flüchtigkeit: Im unsicheren Hafen | 173

Kap der letzten Hoffnung | 173

Fragwürdig, windig, transitär: Transit | 186

»Das Meer war Amerika«: Die Nacht von Lissabon | 218

Leere? Im Flughafentransit | 239

Künstliche Einöden | 239

»Was aber geschah hier, wo nichts geschah?«: Flughafenfische | 263

Spätmoderne Raumkritik: Wenn die Kinder Steine ins Wasser werfen | 283

Zusammenfassung und Ausblick | 305

Literatur | 321

Einleitung

»Der Schnellzug stand vor dem breiten, stattlichen Perron, die Türen der wenigen eleganten Wagen erster und zweiter Klasse [...] waren geöffnet und ließen in dem matt beleuchteten Innern der Kupees die wunderlichen Pelz- und Faltenmassen halb erkennen, [...] aus denen nur hier und da [...] das verschlafene, um sich blinzelnde Gesicht eines erwachenden, verdrossenen Passagiers sich erhebt, der im Zweifel, ob er sich in Prag, Dresden oder Hannover befinde, den Schaffner nach Zeit, Ort und dem Grunde fragt, ›warum so lange gehalten werde?‹«¹

»Sie stand alleine in der Vorhalle. Neue Reisende kamen, die wohl abfliegen wollten. Sie drehte sich in alle Richtungen. [...] Stimmt der Ort? Stimmt die Zeit? Stimmt der Tag? Stimmt vor allem der Ort! [...] Sie stand in der Vorhalle des Flughafens von Kunming: wenn das denn stimmte! Sie stand in einer kurzen, existenzlosen Ewigkeit.«²

Zwischen der Reise des müden Passagiers im Nachtschnellzug und derjenigen der Reporterin Elis von Hongkong nach China liegen eineinhalb Jahrhunderte. Die zeitliche und phänomenale Differenz zwischen beiden Erzähltexten markiert die Entfaltung einer bewegten und bewegenden Geschichte: die der modernen Transit-Orte.³

Diese Transit-Orte – Orte, an denen sich Menschen aufhalten, ohne zu bleiben – sind nicht nur ein Teil dessen, was die Moderne genannt wird und was als

1 Weber 1926, 76.

2 Overath 2009a, 87 f.

3 Ähnlich leitet Hans Magnus Enzensberger eine Gegenüberstellung von Reisetexten in seinem Essay *Eine Theorie des Tourismus* ein (vgl. Enzensberger 1962, 181 f.).

Spätmoderne⁴ bis heute andauert. Die Moderne ist ohne Transit-Orte kaum denkbar. Sie ist das Zeitalter der Bewegung, des Dazwischen, des Entgrenzten, des Flüchtigen: Neue politische Ordnungen entstehen, feste Weltbilder lösen sich auf, soziale Grenzen und individuelle Freiheiten werden neu verhandelt.⁵ Industrialisierung, Urbanisierung, Globalisierung, Migrationsbewegungen, aber auch Deportation, Flucht und ›Mobilmachung‹ für den Krieg – all diese Prozesse des 19. bis 21. Jahrhunderts werden erst möglich durch jene unscheinbaren Orte, die längst Teil unseres Alltags geworden sind: Bahnsteige, Zugabteile, Hotelzimmer oder Flughafenterminals. Ihre Atmosphäre ist eine spannungsgeladene Mischung aus Vielfalt und Monotonie, Offenheit und Exklusivität, Kontaktfreudigkeit und Anonymität, Bewegung und Trägheit, Autonomie und Regulierung, Tempo und Temporalität. Einerseits als »Nicht-Orte«, »Niemandsorte« und »Transit-Wüsten« charakterisiert⁶, wird andererseits etwa Amerikas berühmte Transitstätte Ellis Island zum »symbol of freedom and hope«⁷.

Wie eng die Verbindung zwischen dem Modernen und dem Transitorischen auch in der Literatur ist, zeigt ein Blick auf die Anfänge der literarischen Moderne in Deutschland. Es ist vielleicht kein Zufall, dass diese 1866 ausgerechnet von einer »freien litterarischen Vereinigung« mit dem Namen »Durch!« ausgerufen wurde⁸, und sich ebenjenes ›Durch‹ im Transitorischen wiederfindet.⁹ Eugen Wolff, Mitbegründer der Vereinigung, erwähnt in einem weiteren Proklamati-

-
- 4 In dieser Untersuchung wird der Begriff der Spätmoderne dem Begriff der Postmoderne vorgezogen. Der Stadt- und Sozialgeograf Thomas Pohl hält fest: »Während der Begriff der Postmoderne [...] einen weitgehenden Abschluss mit der Moderne mit unklarer Folge behauptet, verweist der Begriff der Spätmoderne auf eine fortschreitende Ablösung von Integrationsschemata der Moderne, ohne dass diese vollkommen überwunden wären« (Pohl 2009, 18). Ähnlich wird sich auch die Entwicklung der Translitliteratur vom 19. bis 21. Jahrhundert als ein eher kontinuierlicher Prozess präsentieren.
 - 5 Vgl. Geisthövel/Knoch 2005, 15. Der Sammelband *Orte der Moderne* von Alexa Geisthövel und Habbo Knoch bietet einen Einblick in diese Entwicklungen und zeigt die kulturelle Bedeutung einzelner Orte auf, ohne sich jedoch dabei auf Transit-Orte zu konzentrieren.
 - 6 Vgl. Augé 2010 (»Nicht-Orte«), Sloterdijk 2001, 1000 (»Niemandsorte«, »Transit-Wüsten«).
 - 7 DeGezelle 2003, 6.
 - 8 Vgl. Kiesel 2004, 13.
 - 9 ›Transit‹ setzt sich aus lat. *trans* (›durch‹) und *it* (›er/sie/es geht‹) zusammen.

onstext zur literarischen Moderne bereits zentrale Aspekte des Transitorischen, so etwa die unbedingte Dynamik: »Alles ist in Gährung und Bewegung. [...] Und alle Entdeckungen und Erfindungen unseres Jahrhunderts gründen sich auf das Gesetz der Bewegung«. ¹⁰ ähnlich stellt Max Burckhard 1899 fest, der moderne Mensch repräsentiere »das eine der zwei welterhaltenden Prinzipien: die Bewegungstendenz gegenüber der Beharrungstendenz. Darum ist er ein Revolutionär auf dem Gebiete, auf das er sich wirft, sei dies nun die Politik, das soziale Leben oder die Kunst«. ¹¹

Das soziale Leben und die Kunst: Für beide sind Transit-Orte seit über 150 Jahren bewegte und verdichtete Orte des Modernen. So siedelt sich diese Untersuchung ebenfalls in einem Interimsbereich zwischen Kultur-, Sozial- und Literaturwissenschaft an, auch wenn sie vor allem literaturwissenschaftlich orientiert ist. Herausgebildet und entwickelt haben sich die Transit-Orte zunächst als alltagsweltliche Orte, als *Gesellschaftsorte* par excellence. Als weitgehend öffentliche und massenhaft aufgesuchte Orte werden diese maßgeblich durch die sozialen Beziehungen und Handlungen ihrer Akteure ¹² bestimmt. Die Literatur der Moderne fungiert in vielfacher Hinsicht als Reflexionsinstanz dieser Prozesse. Sie nimmt die Transit-Orte auf, konstruiert sie – als literarische Orte oder Schauplätze – nach ihren eigenen Regeln neu und verhandelt so zentrale Fragen der Moderne.

Die vielschichtigen Entwicklungen in den literarischen Darstellungsformen solcher Transit-Schauplätze zwischen dem 19. und dem 21. Jahrhundert lassen

10 Wolff 1998, 68. Die Texte von Eugen Wolff und weitere Dokumente aus den Anfängen der literarischen Moderne haben Gotthart Wunberg und Stephan Dietrich zusammengetragen (Wunberg/Dietrich 1998). Auch Helmuth Kiesel weist in seiner *Geschichte der literarischen Moderne* auf den Proklamationsstext von Eugen Wolff hin und erklärt daran anknüpfend die Entgrenzung mit ihrer »inneren Nötigung zum unablässigen Erkunden von immer Neuem« zum »Inbegriff modernen Dichtertums« (Kiesel 2004, 108).

11 Burckhard 1998, 217. Damit spielt Burckhard wahrscheinlich auf Wilhelm Heinrich Riehls Werk *Die bürgerliche Gesellschaft* von 1851 an (Riehl 1976). Riehl untergliedert darin die Gesellschaftsstruktur des 19. Jahrhunderts in Mächte des Beharrens (Stände des Adels und der Bauern) und Mächte der Bewegung (Arbeiterschicht und Bürgertum).

12 Aus Gründen der Lesbarkeit verwendet diese Arbeit vorwiegend die männliche Sprachform. Bei allen männlichen Funktionsbezeichnungen sind – sofern nicht anders gekennzeichnet – stets die weiblichen mitgemeint.

die einleitenden Reiseeindrücke aus Moorstedt und Kunming erahnen: Schon diese kurzen Textpassagen tragen eindeutige Zeichen ihrer jeweiligen Entstehungszeit. Deutlich treten die Unterschiede nicht nur im Sprachduktus, sondern auch in der erzählten Welt hervor. Hier der spärlich beheizte, mit Dampfkraft betriebene Zug am »stattlichen Perron«, dort die Vorhalle eines internationalen Großflughafens.

Zugleich gibt es bemerkenswerte Parallelen. An beiden literarischen Orten geraten die Passagiere in eine eigentümliche Verstörung, in eine Irritation: Wo bin ich? Dabei handelt es sich offenbar vor allem um eine *räumliche* Irritation, um den Verlust einer lokalen Ordnung, um die Erfahrung einer Ortlosigkeit.

Literarische Transit-Orte sind also offenbar Orte, an denen etwas Ungewöhnliches, etwas Bedeutsames passiert – Orte, »mit denen man etwas macht«. ¹³ Dieses bedeutsame Etwas, das Wesen des Transitorischen in der Literatur der Moderne zu bestimmen, ist ein wesentliches Erkenntnisinteresse dieser Untersuchung. Dabei sollen sowohl die unterschiedlichen literarischen Spielarten des Transitorischen in Bezug auf gesellschaftliche und kulturelle Eigenheiten der Zeit herausgearbeitet als auch die verbindenden Merkmale transitorischen Erzählens ermittelt werden.

Bei diesem Vorhaben können weder alle Transit-Orte, noch sämtliche Entwicklungen der kulturellen und literarischen Moderne berücksichtigt werden. Es lassen sich jedoch bestimmte Transit-Orte identifizieren, die jeweils für einen Zeitabschnitt der Moderne von herausragender Bedeutung sind, vor allem im Hinblick auf die literarische Produktion im deutschsprachigen Raum.

So hat Wolfgang Schivelbuschs »bahnbrechendes« Werk *Geschichte der Eisenbahnreise* bereits 1977 gezeigt, dass es im mittleren und späten 19. Jahrhundert vor allem die *Eisenbahn* ist, die mit ihrer rasenden Geschwindigkeit und ihrer imposanten Erscheinung die Menschen in ganz Europa fasziniert und ihr Bewusstsein verändert. Die Bahn ist nicht nur der Motor der Industrialisierung, mit ihrem Ausbau steigen auch Zahl und Dauer der Aufenthalte im Transit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sprunghaft an. Dass die »rasenden Maschinen« zudem die Literatur der beginnenden Moderne maßgeblich beeinflusst haben, deutet etwa Johannes Mahrs Untersuchung *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung* (1982) im Hinblick auf lyrische Texte an.

13 Der Kulturwissenschaftler Michel de Certeau definiert den Raum als »Ort, mit dem man etwas macht« (Certeau 1988, 218). Dies wird im Kapitel »Vom sozialen Raum zum Ort« diskutiert.

In der Arbeit *Die Überwindung der Distanz* (2004) hat Wolfgang Kaschuba die Beobachtungen Schivelbuschs weiterverfolgt. Im beginnenden 20. Jahrhunderts weicht demnach die Faszination für den Transit-Ort Eisenbahn einer allgemeinen Reizüberflutung, die vor allem den modernen Großstädter betrifft – Georg Simmels Aufsatz *Die Großstädte und das Geistesleben* von 1903 ist ein erster wichtiger Hinweis darauf. Zudem beginnt einige Jahre später, am 9. November 1918, eine Epoche deutscher Geschichte, die nicht nur aus heutiger Sicht als ›Durchgangsepoche‹ zwischen zwei Weltkriegen gilt, sondern schon von ihren Zeitgenossen als provisorisch – und damit immer auch als transitorisch – empfunden wurde: Die Weimarer Republik. In dieser allgemeinen Durchgangszeit hat vor allem der Mikrokosmos *Hotel* das Potenzial, zum literarischen Transit-Ort der Zeit zu werden. Überlegungen hierzu finden sich insbesondere in der 2005 erschienenen Monografie *Grand Hotel – Schauplatz der Literatur* von Cordula Seger.

Dass mit der Machtübertragung an die Nationalsozialisten im Jahr 1933 zugleich ein neues Kapitel in der Geschichte der Transit-Orte beginnt, deutet sich in Segers Hotelstudie an, wenn dargestellt wird, wie zahlreiche Grand Hotels deutscher Großstädte geschlossen oder zu Parteizentralen umfunktioniert werden. Der offene, kosmopolitische Transit-Ort Hotel hat im geschlossenen Denksystem der Nationalsozialisten keinen Platz. Wenn es überhaupt noch einen Transit-Ort gibt, der sinnbildlich für die Zeit der 1930er und 1940er Jahre stehen kann, so muss man ihn an den Rändern des diktatorischen Systems und an den Rändern Europas suchen: In verschiedenen Forschungsarbeiten zur deutschen Exilliteratur, insbesondere in Hans-Albert Walters Hauptwerk *Deutsche Exilliteratur 1933-1950*, kristallisiert sich der *Hafen* als wichtiger Transit-Ort heraus. Die Häfen und die Schiffspassagen über den Ozean haben für zahlreiche Exilanten – und nicht selten auch für die Schriftsteller selbst – eine existenzielle Bedeutung, die in Verbindung mit dem jahrhundertealten Topos der Seefahrt eine komplexe Neubewertung des Transitorischen vermuten lässt.

Sucht man schließlich *den* Transit-Ort der globalisierten Gegenwart, fällt die Wahl schnell auf den *Flughafen*, jenen Ort, der in Literatur, Film und Werbung immer wieder bedient wird, wenn es um hypermoderne bis ›sinnentleerte‹ Existenzen im Transit geht. Der Vorwurf der Leere oder ›Nichtigkeit‹ dieses Orts lässt sich in wissenschaftlicher Hinsicht insbesondere auf den 1995 erschienenen Essay *Nicht-Orte* des Anthropologen Marc Augé zurückführen, in dem der Flughafen als ein Prototyp des ›Nicht-Orts‹ konzipiert wird. Alastair Gordon hat in *Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure* von 2008 einen weiteren, differenzierten Blick auf diesen Ort geworfen. Eine fundierte literaturwissenschaftliche Analyse des Schauplatzes Flughafen steht

dagegen noch aus, auch wenn einige Arbeiten dessen Bedeutung für die Literatur der Spätmoderne bereits hervorgehoben haben.¹⁴

Eisenbahn, Hotel, Hafen und Flughafen – jeder dieser Orte ist also bereits zum Gegenstand kultur- oder literaturwissenschaftlicher Untersuchungen geworden, jedoch meist in der Form, wie die Orte alltagsweltlich erlebt werden: *en passant*. Die Verbindungen zwischen den Transit-Orten sind dabei ebenfalls wenig beachtet worden.

Diese Arbeit ist deshalb angelegt als eine chronologisch und topologisch zugleich fortschreitende Untersuchung transitorischer Orte in der Literatur der Moderne – von Moorstedt bis Kunming, von einer Eisenbahnnovelle aus dem Jahr 1865 bis zu einem Flughafenroman von 2011.

Damit geht die Untersuchung bewusst über den »klassischen« Zeitraum der literarischen Moderne hinaus. So wie die soziale und industrielle Moderne bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beginnt, so kündigt sich auch die literarische Moderne bereits lange vor ihrer Proklamation im Jahr 1886 an. Zudem wird die Diskussion über das vermeintliche Ende der Moderne in den Sozial-, Kultur- und Literaturwissenschaften nach wie vor kontrovers geführt.¹⁵ Deshalb werden auch Texte aus der frühen Moderne und der Spätmoderne Berücksichtigung finden.

Bevor die Untersuchung dieser Texte beginnen kann, müssen methodische Fragen geklärt werden. Wenn transitorische *Orte* zum zentralen Untersuchungsgegenstand einer literaturwissenschaftlichen Arbeit gemacht werden, und *räumliche* Irritationen zu den vermeintlichen Charakteristika dieser Orte gehören, ist damit ein Terrain der literaturwissenschaftlichen Forschung betreten, das sich einerseits eines großen Interesses erfreut – die räumliche Wende, der *spatial turn*, wurde längst zum Paradigma erhoben –, das aber zugleich von einer begrifflichen Unschärfe geprägt ist. Was sind Orte, was sind Räume in der Literatur? In dieser Untersuchung soll versucht werden, diese Begriffe klar zu definieren und voneinander abzugrenzen.

14 Dazu zählen etwa die Studien von Elke Sturm-Trigonakis (2007) und Christopher Schaberg (2012), die sich allerdings nicht primär mit deutschsprachiger Literatur beschäftigen.

15 Die Fragen, ob und wann die Moderne als beendet gelten kann und welcher Begriff die Epoche nach der Moderne am besten erfasst, werden seit Beginn der 1980er Jahre in den Geisteswissenschaften intensiv diskutiert. Aus der Fülle an Publikationen sollen hier die Arbeiten *Postmoderne Literaturen* von Hanns-Josef Ortheil (1995) und *Unsere postmoderne Moderne* von Wolfgang Welsch (2008) hervorgehoben werden.

Einen vielversprechenden raumtheoretischen Zugang bietet das relationale Raumkonzept der Soziologin Martina Löw. In ihrer Arbeit *Raumsoziologie* nimmt die kategorische Unterscheidung von Raum und Ort eine Schlüsselrolle ein. Martina Löws Erkenntnisse müssen jedoch für die spezifischen Eigenschaften literarischer Raumkonstruktionen modifiziert werden. Die Heterogenität literarischer Orte und Räume wird dabei im Mittelpunkt stehen: Räume in der Literatur sind multidimensionale Räume und literarische Orte sind selbst verortet, in der Räumlichkeit der Schrift oder der Bücher, in denen sie publiziert werden. Es ist also notwendig, die Raumebenen herauszuarbeiten, auf denen literarische Texte wirksam werden.

Auf der Grundlage eines geeigneten Raum- und insbesondere Ortsbegriffs ist es im Anschluss möglich, sich dem Wesen des *Transit*-Orts zu nähern. Was macht einen Ort zum Transit-Ort? Welche Eigenschaften und Funktionen haben Transit-Orte in der deutschsprachigen Literatur der Moderne? Im Laufe dieser Untersuchung wird ein Set von Merkmalen herausgearbeitet, mit dem sich die literarischen Transit-Orte übergreifend beschreiben lassen. Zugleich werden damit die Unterschiede in den literarischen Darstellungen aufgezeigt – denn die *Ausprägung* der Merkmale, so die Annahme, ist ähnlich wie die Transit-Orte selbst ständig in Bewegung; abhängig von gesellschaftlichen und kulturellen Eigenheiten der Zeit setzen sich die Autoren des 19., 20. und 21. Jahrhunderts mit einzelnen Merkmalen des Transitorischen besonders intensiv auseinander. Dabei können sie zudem auf die vielfältigen Raumebenen zurückgreifen, die das Medium Literatur bereithält.

Gattungsspezifisch beschränkt sich diese Untersuchung auf die Erzählliteratur. Dramatische und lyrische Transit-Texte bieten zwar ebenfalls ein komplexes Forschungsfeld – die Gedichte von Albert Ostermaier oder Stationendramen wie Peter Handkes *Untertagblues* machen dies deutlich¹⁶ –, dabei werden jedoch ganz neue Problembereiche wie die Räumlichkeit der Bühne berührt, die aufgrund ihrer eigenen Komplexität gesondert betrachtet werden sollten. Ein ausschließlich episches Textkorpus ermöglicht zudem eine hohe Vergleichbarkeit

16 Peter Handkes *Untertagblues* von 2003 ist ein Stationendrama im doppelten Sinne: Die Stationen einer U-Bahn werden hier zu den Stationen des Monologs eines Fahrgastes. Mit den Transitgedichten von Albert Ostermaier haben sich Andrea Bartl und Isabel Nündel auseinandergesetzt (Bartl 2009a, Nündel 2009). Beide Aufsätze finden sich in dem Sammelband *Transit(t)räume* (2009b), in dem lyrische, epische und dramatische Texte aus den Themenfeldern Mobilität und Bewegung untersucht werden.

der Werke auf der Grundlage der Erzähltheorie, ergänzt um raumtheoretische Konzepte.

Das Korpus besteht aus insgesamt acht deutschsprachigen Erzähltexten – zwei zu jedem untersuchten Transit-Ort. Dabei werden sowohl Erzähltexte der literarischen Moderne berücksichtigt, die bereits vielfach Eingang in die literaturwissenschaftliche Forschung gefunden haben – teilweise auch schon im Hinblick auf Aspekte des Transitorischen –, als auch Texte, deren Bedeutung für die Literatur der Moderne bislang nur angedeutet oder unterschätzt wurde. Zu den vielrezipierten Texten lassen sich sicherlich Gerhart Hauptmanns *Bahnwärter Thiel*, Joseph Roths *Hotel Savoy* und Anna Seghers *Transit* rechnen; weniger bekannt sind dagegen Max Maria von Webers *Eine Winternacht auf der Lokomotive*, Franz Werfels *Die Hotelterrasse* und Erich Maria Remarques *Die Nacht von Lissabon*. Im Hinblick auf die Literatur der Spätmoderne wurden Angelika Overaths *Flughafenfische* und Xaver Bayers *Wenn die Kinder Steine ins Wasser werfen* in mehreren Rezensionen als komplexe Transit-Texte identifiziert, jedoch noch nicht eingehend untersucht.

In all diesen Texten wird das Leben im Transit nicht nur zum Gegenstand intensiver Reflexionen. Vielmehr nimmt das Transitorische darin eine so wesentliche Rolle ein, dass es weit über die erzählte Welt hinausreichend das poetische Konzept des Textes bestimmt. Dabei konzentrieren sich alle Texte deutlich auf jeweils *einen* transitorischen Schauplatz.¹⁷

Die Analysen dieser Erzähltexte bilden den Hauptteil der Arbeit. Dieser ist nach Zeiten und Räumen geordnet – chronologisch nach dem Erscheinungsjahr der Texte, topologisch nach dem Transit-Ort, der im Zentrum der Erzählung steht. Die literaturwissenschaftlichen Untersuchungen der Eisenbahn-, Hotel-, Hafen- und Flughafentexte werden jeweils eingeleitet von einem kulturwissen-

17 Dies unterscheidet die Transit- von der traditionellen Reiseliteratur, die hier nur am Rande berücksichtigt wird. Mit der Reiseliteratur der Moderne hat sich Ottmar Ette in seiner Arbeit *Literatur in Bewegung* intensiv auseinandergesetzt. Charakteristisch für diese Literatur ist gerade ihre Multilokalität: »Der Reisebericht ist eine Gattung [...] des Ortswechsels und der ständig neuen Ortsbestimmung« (Ette 2001, 48, Hervorhebung L.W.). So entwirft Ette eine reiseliterarische Ortstypologie des Abschieds, des Höhepunkts und der Ankunft (vgl. Ette 2001, 49 ff.). Die Erzählungen der Translitliteratur können sich hingegen auch auf einen einzelnen Reiseort beschränken, an dem die Figuren permanent »im Dazwischen« verharren. Wie sich zeigen wird, kann diese paradoxe Spannung zwischen Platzierung und Deplatzierung sogar zu einem bestimmenden Merkmal der Translitliteratur werden.

schaftlich orientierten Kapitel. Darin soll die kulturelle Bedeutung der Transit-Orte in ihrer jeweiligen ›Blütezeit‹ dargestellt werden, um im Anschluss Aussagen darüber treffen zu können, inwiefern die literarischen Darstellungen diese Entwicklungen reflektieren, darstellen oder konterkarieren. Als selbst räumlich komplexes Medium ist die Literatur in der Lage, Alltagsorte und -räume aufzunehmen und ihnen neue Bedeutungen zuzuschreiben, um eine neue Raumwirklichkeit zu entwickeln, die zu refigurierten Vorstellungen in der empirischen Wirklichkeit führen kann. So wird die Literatur zu einem raumepistemologischen Medium.¹⁸

Inwiefern davon Gebrauch gemacht wird und mit welchen erzählerischen, textlichen und medialen Mitteln dies geschieht – welche Raumebenen der Literatur also wie genutzt werden und welche Merkmale des Transitorischen dabei dominieren – diese Fragen sind für die Textanalysen erkenntnisleitend.

Mein Dank gilt der Stiftung Bildung und Wissenschaft, die diese Arbeit mit einem Stipendium großzügig gefördert hat. Ich danke außerdem Prof. Karl-Gert Kribben für das große Vertrauen, das er von Beginn an in mich und mein Forschungsprojekt setzte, und für seine immer konstruktive Kritik bei der Konzipierung der Fragestellung, bei der Planung der Arbeit sowie bei der Durchführung der Untersuchung.

18 Diese Überlegungen schließen an die Gedanken von Wolfgang Hallet und Ansgar Nünning an (vgl. Hallet 2009, Nünning 2007) und werden im Kapitel ›Raum der erzählten Welt‹ weiter ausgeführt.