

JANA STÖXEN/LUMNIJE JUSUFI

Dazwischen unterwegs

Pendelrouten (süd-)osteuropäischer Arbeitsmigrant:innen in ›Gastarbeit‹ und Gegenwart

Unterwegs zu sein ist eine Grundkonstante¹ menschlichen Daseins. Sie offenbart ungleiche Zugänge zu Arbeit und Wohlstand, zementiert sie stellenweise womöglich sogar, vermag sie aber gleichzeitig durch Gütertransfers zum Teil auch abzumildern. Die Aufnahme einer Tätigkeit an einem anderen Ort bei gleichzeitiger Erhaltung eines (vorläufigen) Lebensmittelpunkts im Herkunftskontext war und ist somit keine Seltenheit. Wie der Grundpfeiler der Mobilität selbst kann auch diese Translokaltät des Pendelns als Chance, aber auch als Stigma² gelesen werden.

Als zentrale Orte dieses Pendeldaseins haben Bahnhöfe und Bushaltestellen das Mobile eingeschrieben.³ Sie selbst bewegen sich – im Gegensatz zu den hier stärker in den Fokus rückenden Zügen, Bussen und den damit Reisenden – nicht von der Stelle, doch ziehen über sie die Bewegungen derer hinweg, die unterwegs sind. Sie sind Infrastrukturen des Fernwehs und des Reisens – aber auch der Notwendigkeit, der Verbindung zwischen A und B, des Aufrechterhaltens eines Lebensstils oder vielmehr einer -strategie.⁴

Eine im Kontext dieser Infrastrukturen und Prozesse stehende Migrationsform in der Moderne ist die Arbeitsmigration⁵, mit deren Routen und mithin Routinen sich dieser Beitrag befasst. In dem Vergleich zweier Fälle aus der jüngeren Vergangenheit und der Gegenwart – der ›Gastarbeit‹⁶ in der alten Bundesrepublik und der Ost-West-Migration heute – rahmen wir Pendelmigration als Phänomen der Massenmigration sowie in Anlehnung an Klaus J. Bade und Franz Bölsker-Schlicht als wenigstens vorübergehenden »Export der sozialen Frage«:⁷ Die im volkswirtschaft-

1 Vgl. *Mimi Sheller/John Urry*, *The New Mobilities Paradigm*, in: *Environment and Planning* 38, 2006, S. 207–226.

2 Vgl. *Johanna Rolshoven*, *The Temptations of the Provisional – Multilocality as a Way of Life*, in: *Ethnologia Europaea. Journal of European Ethnology* 37, 2007, S. 17–25, hier: S. 21 f.

3 Vgl. *Wolfgang Schivelbusch*, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Berlin 2023 (zuerst 1977), S. 194.

4 Vgl. *Dumitru Sandu*, *Migrația circulatorie ca strategie de viață*, in: *Sociologie Românească* 8, 2000, H. 2, S. 5–29, hier: S. 13.

5 Dieses Feld zählt, wie Möhring feststellt und ausführlich belegt, zu den am häufigsten thematisierten in der Migrationsforschung. Vgl. *Maren Möhring*, *Jenseits des Integrationsparadigmas? Teil II: Forschungen zur transnationalen Arbeitsmigration in Europa nach 1945*, in: *Afs* 59, 2019, S. 445–494, hier: S. 446.

6 Den Begriff »Gastarbeit« betrachten wir in seinem Wortsinn sowie konzeptionell aus kritischer Distanz, verwenden ihn als zeithistorischen Quellenbegriff und setzen ihn daher (in einfachen Anführungszeichen) nur für den konkreten Fall der Arbeitsmigration im Kontext der Anwerbeabkommen der Bundesrepublik ein.

7 *Klaus J. Bade*, *Der Traum vom ›Export der sozialen Frage‹ durch imperiale Expansion und koloniale Auswanderung: der Fall Friedrich Fabri [1975/2005]*, in: *Historical Social Research/Historische Sozialforschung. Supplement*, 2018, Nr. 30, S. 95–114; *Franz Bölsker-Schlicht*, *Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Löningsens vom 15. bis zum 19. Jahrhundert*, in: *Stadt Lönigen (Hrsg.), Lönigen in Vergangenheit und Gegenwart. Zur Geschichte unserer Stadt. Fünf Viertel und eine Wiek*, Lönigen 1998, S. 253–288, hier: S. 268. Zit. nach *Ralf Weber*, *Das Hollandgehen*

lichen Sinne »überschüssige« Bevölkerung zieht in erster Linie aufgrund lokaler Bedingungen als Arbeitskraft »billig und willig«⁸ ins Ausland, um dort für ihren Lebensunterhalt und den ihrer Familien zu sorgen, da ihnen dies ihr Herkunftsort nicht hinreichend bieten kann. Sie exportieren sich und ihre Arbeitskraft und tragen so im Arbeitskontext anderswo, aber ebenso zur Finanzierung ihrer Familien im Herkunftskontext bei. Intensiv transnationale Lebensentwürfe und Austauschbeziehungen, aber auch Braindrain und fragile Sozialstrukturen können Folgen dieses Zusammenhangs sein, der beileibe nicht nur die ökonomische Sphäre, sondern das Gros menschlichen Zusammenlebens betrifft und in alle Bereiche wirkt. Migration zeigt sich, insbesondere unter dem Eindruck hoher Mobilität, als soziales Totalphänomen⁹, dessen Facetten sich im Handeln der darin eingebundenen Akteur:innen – hier: der Pendelmigrant:innen, unter anderem auf ihrem Weg – nachvollziehen lassen.

I. Arbeitsmigration transnational – Bewegungen und Herangehensweisen

Migration ist in der Moderne erheblich durch eine *Verflüssigung* der Umstände gekennzeichnet: Verkehrsinfrastrukturen erweitern den Bewegungsradius; das Nachlassen und Wegbrechen von Sicherungssystemen sozialer und staatlicher Natur legen den wenigstens temporären Weggang nah. Aus der sicheren wird die flüchtige Zukunft, die individuelles Engagement fordert, um der »endemischen Ungewissheit«¹⁰ in einer global vernetzten kapitalistischen Weltordnung zu begegnen.

Angelehnt an Zygmunt Baumans Epochendiagnose der »liquid modernity«¹¹ benennt eine Forschungsgruppe um Godfried Engbersen Pendelmigration in der europäischen Ost-West-Dimension als »liquid migration«.¹² Sie betrifft insbesondere Migrant:innen, die in diesem transnationalen Rahmen auf die Nachfrage ihrer Arbeitskraft angewiesen sind, darüber aber gleichwohl prekariisiert werden. Sie fungieren als abrufbare arbeitende »Reservearmee« in saisonalen oder projektbe-

aus dem Oldenburger Münsterland im Spiegel der osteuropäischen Saisonarbeiter*innen des 21. Jahrhunderts, in: Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie 68, 2020, H. 2, S. 43–64, hier: S. 47 f.

8 Klaus J. Bade, »Billig und willig« – Die ausländischen »Wanderarbeiter« im kaiserlichen Deutschland, in: ders. (Hrsg.), Deutsche im Ausland – Fremde in Deutschland. Migration in Geschichte und Gegenwart, München 1992, S. 311–324.

9 Vgl. Anna Flack, Zugehörigkeit und Esskultur. Alltagspraxen von remigrierten und verbliebenen Russlanddeutschen in Westsibirien, Bielefeld 2020, hier: S. 15; Marcel Mauss, Die Gabe. Form und Funktion des Austausches in archaischen Gesellschaften, Frankfurt am Main 1968, hier: S. 17 f.

10 Hardy Frehe, Baumans Soziologie der flüchtigen Moderne, in: Victor Tiberius (Hrsg.), Zukunftsgenese. Theorien des zukünftigen Wandels, Wiesbaden 2012, S. 91–105, hier: S. 93.

11 Zygmunt Bauman, Flüchtige Moderne, Frankfurt am Main 2003.

12 Godfried Engbersen/Erik Snel/Jan de Boom, »A Van Full of Poles«. Liquid Migration from Central and Eastern Europe, in: Richard Black/Godfried Engbersen/Marek Okólski u. a. (Hrsg.), A Continent Moving West? EU Enlargement and Labour Migration from Central and Eastern Europe, Amsterdam 2010, S. 115–140, hier: S. 117.

dingten Jobs, unter anderem in Landwirtschaft¹³ und Bauwesen, und reagieren so oft spontan auf Arbeitsangebote.¹⁴ Dies galt in gewisser Weise auch schon für die ›Gastarbeiter‹, die ab Mitte der 1950er-Jahre zwar offiziell angefordert und unter Aufwendung eines hohen Organisationsgrads nach Deutschland kamen, aber eigentlich nur auf Zeit erwünscht waren.¹⁵

Was beide Formen der Arbeitsmigration eint, ist, dass sie für Tätigkeiten herangezogen werden, für die die Mehrheitsgesellschaft nicht zur Verfügung steht – sei es zahlenmäßig oder aufgrund der Bewertung und Bezahlung der Stellen. Auch befinden sich die Migrant:innen dabei im räumlichen und sozialen Zwiespalt zwischen ihrem Herkunftsrahmen und dem Arbeitsort. Im »Dazwischen« des Wegs wird ihre Person außerdem als Arbeitskraft kommodifiziert und so zur Handelsware, die besonders im Kontext von Zugehörigkeit und dahingehenden Grenzziehungen eine Hierarchisierung und somit Zunahme ihrer Vulnerabilität erfährt.¹⁶

Der in der Moderne immer weiter zunehmende Mobilitätsdruck und seine diversen Ausgestaltungen führen zu mehrdirektionalen Migrationsströmen, fluiden – *verflüssigten* – Bewegungen von Menschen, aber auch von Waren und Ideen, in alle Richtungen. Diese fordern Infrastrukturen heraus und wirken an ihrer Gestaltung mit, sind aber durch den unterschiedlich hohen Grad der Beweglichkeit auch schwer zu greifen und einzuordnen¹⁷, sodass sie als besondere, die Gegenwart bestimmende Formen von Mobilität¹⁸ entsprechende Betrachtungen benötigen.

Nina Glick Schiller, Linda Basch und Cristina Blanc-Szanton bedenken dies bereits zu Beginn der 1990er-Jahre, wenn sie festhalten: »Now, a new kind of migrating population is emerging, composed of those whose networks, activities and patterns of life encompass both their host and home societies. Their lives cut across national boundaries and bring two societies into a single social field.«¹⁹ Frühere transnationale Mobilitätsformen²⁰ wie das »Hollandgehen« oder auch die hier unter anderem betrachtete ›Gastarbeit‹ fallen dabei ebenso in dieses Feld wie das jüngere Phänomen der grenzüberschreitenden Pendelmigration²¹ oder die Szene der Digital Nomads, die auch durch technische Mittel die räumliche Distanz überbrücken kann.

Auf die insgesamt weiter gefasste Dimension der Bewegungen verweisen auch Peggy Levitt und Nadya Jaworsky sowie Johanna Rolshoven, wenn sie betonen,

13 Vgl. *Christine Aka*, Sonderkulturen. Polnische Saisonarbeiter zwischen Container und Erdbeerbefeld, in: *Rheinisch-westfälische Zeitschrift für Volkskunde* 52, 2007, S. 157–182, hier: S. 157.

14 Vgl. *Engbersen/Snel/de Boom*, ›A Van Full of Poles‹, S. 118.

15 Vgl. unter anderem *Anne von Oswald*, Volkswagen, Wolfsburg und die italienischen ›Gastarbeiter‹ 1962–75. Die gegenseitige Verstärkung des Provisoriums, in: *AfS* 42, 2002, S. 55–79.

16 Vgl. *Frehe*, Baumans Soziologie der flüchtigen Moderne, S. 96.

17 Vgl. *Engbersen/Snel/de Boom*, ›A Van Full of Poles‹, S. 137.

18 Vgl. *Johanna Rolshoven/Justin Winkler*, Multilokalität und Mobilität, in: *Informationen zur Raumentwicklung*, 2009, H. 1/2, S. 99–106, hier: S. 99.

19 *Nina Glick Schiller/Linda Basch/Cristina Blanc-Szanton*, Transnationalism: A New Analytic Framework for Understanding Migration, in: *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1992, Nr. 645, S. 1–24, hier: S. 1.

20 Vgl. *Peggy Levitt/B. Nadya Jaworsky*, Transnational Migration Studies: Past Developments and Future Trends, in: *Annual Review of Sociology* 33, 2007, S. 129–156.

21 Vgl. *Gisela Welz*, Moving Targets. Feldforschung unter Mobilitätsdruck, in: *Zeitschrift für Volkskunde* 94, 1998, S. 177–194, hier: S. 177.

dass Migration zu keiner Zeit eine Einbahnstraße dargestellt hat, sondern stets die individuelle Verhandlung verschiedener Räume – insbesondere dem des Weggehens und des Ankommens – beinhaltet.²² Insgesamt betrachtet sei diese nicht selten ambivalente Form der »home orientation«²³ aus der Ferne das, was transnationale Migrant:innen besonders auszeichne: Der Versuch des Kontakthaltens *nach Hause* und des Überbrückens der Fremdheit charakterisiere diejenigen, die zwischen zwei oder mehr Kontexten stehen: »This phenomenon is not new [...] but the scale of the process is.«²⁴ Für Akteur:innen in der kurzweiligen »liquid migration« – sei es als »Gastarbeiter«, sei es als gegenwärtige Pendelmigrant:innen –, die die Bewegung zum Teil ihres Lebensstils und ihrer Bewältigungsstrategie²⁵ gemacht haben, gilt dies im Besonderen.

Migration liegt in Zeiten von Staaten und Grenzen juristisch eine grundsätzliche zwischen- oder überstaatliche Verständigung darüber zugrunde, wer zu welchen Bedingungen in ein Land einreisen darf.²⁶ Auch ist die Ausreise geregelt. Diejenigen, die migrieren, sind darin oft bloße Zahlen und werden kaum einbezogen. Das Aufenthaltsrecht und mithin das Recht zu arbeiten sind also gesetzlich geregelt. Dies schließt jedoch formal illegale Praxen wie die Überbeanspruchung eines Aufenthaltsstatus, sogenannte Schwarzarbeit oder vergleichbare Erwerbsverhältnisse sowie individuelle Berechnungen zu vielversprechenden und weniger lohnenswerten Zielen²⁷ und andere Marker migrantischer Agency nicht aus.

Während es für zahlreiche Moldauer:innen durch den rumänischen Pass, den viele aufgrund ihrer Familiengeschichte besitzen, ein Leichtes ist, seit 2007, insbesondere jedoch mit der vollen Arbeitnehmerfreizügigkeit ab 2014, mit der Staatsangehörigkeit²⁸ des einen EU-Landes in ein anderes einzureisen, entstand Jahrzehnte zuvor für viele Jugoslaw:innen erst mit dem deutsch-jugoslawischen Anwerbeabkommen 1968²⁹ die Möglichkeit, als »Gastarbeiter« zu migrieren. Nur im Fall der

22 Vgl. Levitt/Jaworsky, *Transnational Migration Studies*, S. 130; Johanna Rolshoven, Kultur-Bewegungen. Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne, in: Österreichische Zeitschrift für Volkskunde 112, 2009, S. 285–303, hier: S. 289 f.

23 Dumitru Sandu, Home Orientation in Transnational Spaces of Romanian Migration, in: *Studia Universitatis Babeş-Bolyai – Sociologia* 55, 2010, H. 2, S. 15–36, hier: S. 31.

24 Ebd., S. 15.

25 Vgl. ders., *Migrația circulatorie ca strategie de viață*, S. 26.

26 Vgl. Steffen Mau, *Sortiermaschinen. Die Neuerfindung der Grenze im 21. Jahrhundert*, Bonn 2022 (zuerst 2021), S. 14.

27 Vgl. Judith Schmidt, *Kalkulierte Mobilität. Ökonomische und biographische Perspektiven auf Saisonarbeit*, Frankfurt am Main 2021.

28 Vgl. Lucian Boia, *Cum s-a românizat România?*, Bukarest 2018 (zuerst 2015), S. 131; Eleanor Knott, *Kin Majorities. Identity and Citizenship in Crimea and Moldova*, Montreal 2022, S. 19, 30 und 189–193.

29 Vgl. Karolina Novinščak Kölker, Ein halbes Jahrhundert »Minhen«: Münchens Platz in der Geschichte der Migration aus dem ehemaligen Jugoslawien und seinen Nachfolgerepubliken vor dem Hintergrund des deutsch-jugoslawischen Anwerbeabkommens von 1968, in: Ursula Eymold/Andreas Heusler, *Migration bewegt die Stadt. Perspektiven wechseln*, München 2018, S. 42–54, hier: S. 45 und 48.

›Gastarbeit‹ wurde dies spezifisch bilateral festgeschrieben und damit reglementiert.³⁰

Diejenigen, die als ›Gastarbeiter‹ einreisten, wurden zumeist in Industriezentren, beispielsweise an Automobilstandorten wie München, Stuttgart oder Wolfsburg sowie insgesamt und insbesondere in Nordrhein-Westfalen in der Metallindustrie, im Bergbau und im Baugewerbe³¹ eingesetzt. Bis heute stellen Städte einen Fixpunkt für (Arbeits-)Migrant:innen dar, jedoch ist auch der ländliche Raum, vor allem im Hinblick auf die Landwirtschaft sowie den Care-Sektor³² immer weiter relevant geworden, sodass sich kein so einheitliches Bild mehr zeichnen lässt und Migration vielfältiger wird.

Das Interesse, diese Migration, die letztlich immer auch zum Lebensstandard im Zielland beiträgt und dann von dort auszustrahlen vermag, zu ermöglichen, lag und liegt dabei jeweils auf beiden Seiten: Während Deutschland in der expandierenden ›Wirtschaftswunder‹-Zeit und gegenwärtig erneut unter dem Eindruck einer überalternden Gesellschaft sowie des Fachkräftemangels einen erhöhten Bedarf an Arbeitnehmer:innen hat, war beziehungsweise ist Ländern wie dem blockfreien Jugoslawien³³ oder Moldau an einem Zugewinn über Devisen und Remittances³⁴

30 Dadurch sind Statistiken zum Anteil der als ›Gastarbeiter‹ in Deutschland Beschäftigten wesentlich genauer als solche zu Arbeitsmigrant:innen heute, die nicht zwangsläufig oder nicht unter ihrer Erstnationalität – hier der moldauischen – erfasst werden: Insbesondere Anfang der 1970er-Jahre stellten Jugoslaw:innen mit gut einem Sechstel nach den Türk:innen eine der Hauptnationalitäten an Nichtdeutschen auf dem inländischen Arbeitsmarkt dar (vgl. *Jutta Höhne/Benedikt Linden/Eric Seils* u. a., *Die Gastarbeiter. Geschichte und aktuelle soziale Lage*, Düsseldorf 2014, S. 5; *Maren Möhring*, *Fremdes Essen. Die Geschichte der ausländischen Gastronomie in der Bundesrepublik Deutschland*, München 2012, S. 318). 2022 sollen rund 45.000 Moldauer:innen in Deutschland gelebt haben, diejenigen jedoch, die mit einem rumänischen Pass eingereist sind, werden zu den knapp 900.000 Rumän:innen gezählt. (Vgl. Statistisches Bundesamt, Tabelle »Ausländer: Deutschland, Stichtag, Geschlecht/Altersjahre/Familienstand, Ländergruppierungen/Staatsangehörigkeit«, Code: 12521-0002, in: Genesis-Online Datenbank, 28.12.2022, URL: <<https://gdk.gdi-de.org/geonetwork/srv/api/records/30303031-3235-4032-312d-303030320002>> [12.7.2024]).

31 Vgl. *Noviňćak Kölker*, Ein halbes Jahrhundert ›Minhen‹, S. 47.

32 Vgl. *Aka*, Sonderkulturen; *Judith Schmidt*, Fahrrad Saisonarbeit. Generationelle Ordnungsmuster in Erzählungen deutscher Landwirte über ihre polnischen und rumänischen Angestellten, in: *Sarah Scholl-Schneider/Moritz Kropp* (Hrsg.), *Migration und Generation. Volkskundlich-ethnologische Perspektiven auf das östliche Europa*, Münster 2018, S. 171–192; *Schmidt*, Kalkulierte Mobilität; *Sabine Hess*, Globalisierte Hausarbeit. Au-pair als Migrationsstrategie von Frauen aus Osteuropa, Wiesbaden 2005.

33 Insbesondere im jugoslawischen Kontext profitierte das Herkunftsland dazu nicht nur unmittelbar ökonomisch von der Öffnung gen Westen, auch kurbelte diese den (Massen-)Tourismus an. Daneben trug das Abkommen dazu bei, dass die (temporär) ausgereisten Staatsbürger wieder unter die Kontrolle des jugoslawischen Staats kamen: Die staatlich organisierte Arbeitsvermittlung und die Möglichkeit, über Bildungsangebote soziokulturellen Einfluss auszuüben, stellen dabei erhebliche Faktoren dar. Vgl. *Noviňćak Kölker*, Ein halbes Jahrhundert ›Minhen‹, S. 49.

34 Bei Remittances handelt es sich um Geldüberweisungen, aber auch um Sendungen anderer materieller Güter sowie sozialer Faktoren (zum Beispiel Ordnungsvorstellungen oder Gender-normen), die in das Herkunftsland transferiert werden. Vgl. Unterkapitel »Sich selbst und andere versorgen«; *Silke Meyer/Claudius Ströhle* (Hrsg.), *Remittances as Social Practices and Agents of Change. The Future of Transnational Society*, Cham 2023; *Sara Žerić*, *Factories Built*

sowie an der Rückkehr von ausgebildeten Fachkräften gelegen. Arbeitsmigration ist zudem ein Instrument der Diplomatie. Gleichwohl leiden viele Staaten und insbesondere auch Familien von Migrierenden unter diesen Umständen, denn wenn die Jungen und die demografische Mitte abwandern, verändert sich auch im Herkunftsland die Sozialstruktur. Zudem erfüllte sich nicht immer die Hoffnung, dass sich die Abwanderung auf der Makroebene auszahlen würde: Die Wiederkehr der einmal Ausgewanderten löste sich oftmals nicht ein. Für Jugoslawien wurde die Familienzusammenführung in Deutschland insbesondere mit dem Anwerbestopp im Jahr 1973 ein Thema³⁵, für die Republik Moldau ist es die anhaltende Krisenstimmung, vor allem im politisch-ökonomischen Bereich, die ganze Familien ins Ausland treibt.³⁶

Auch wenn sie als Gemeinsamkeit neben der Arbeitsmigration als Phänomen den Zielort Deutschland haben, weisen die einzelnen Herkunftsländer in ihren jeweiligen Bedingungen einige Unterschiede auf: Die Geschichte des blockfreien Jugoslawiens, das später in Teilen zur EU gehören, in Teilen aus europäischer Sicht zu den Drittstaaten des Westbalkans zählen wird, und die der postsowjetischen Republik Moldau lassen sich nicht einfach so übereinanderlegen. Auch das System der organisierten – historischen – ›Gastarbeit‹ und der freieren, wenn auch nicht unbedingt freiheitlicheren – gegenwärtigen – Arbeitsmigration sind nicht deckungsgleich. Und doch: Die Beweggründe der Akteur:innen sind sehr ähnlich, und auch die Herausforderungen, denen sie sich in dieser Form der Migration im Kontext des Arbeitens gegenübersehen, legen eine Zusammenschau nah. Durch das Prisma des Weges zwischen Herkunfts- und Arbeitskontext kann so auf in den Prozess der transnationalen Arbeitsmigration eingeschriebene Asymmetrien, aber auch auf vergemeinschaftende Effekte des gemeinsamen Zurücklegens einer relevanten Etappe des Lebens zwischen »hier« und »dort« verwiesen werden. Auch wird so der Blick über die vielfach dominierende Perspektive von Migrant:innen als Arbeitskräfte hinaus erweitert.

II. Methodologischer Fahrplan

Da sich die hier betrachteten Phänomene durch ihre Mehrörtigkeit³⁷ – im jugoslawischen Mazedonien und Westdeutschland insbesondere der 1970er-Jahre beziehungsweise in der gegenwärtigen Republik Moldau und in der Bundesrepublik

on the Deutsche Mark. Yugoslav Gastarbeiter Investments in Creating Jobs in the Homeland, in: Südosteuropa-Jahrbuch 47, 2024, S. 153–171.

35 Vgl. *Novinščak Kölker*, Ein halbes Jahrhundert »Minhen«, S. 51. Später kam außerdem noch die Fluchtmigration im Zuge der Teilungskriege (Ex-)Jugoslawiens hinzu.

36 Vgl. *Tim Judah*, Die »existenzielle« Bevölkerungskrise von Moldau, in: Tipping Point, 27.8.2020, URL: <<https://tippingpoint.net/de/die-existenzielle-bevoelkerungskrise-von-moldau/>> [15.7.2024].

37 Vgl. unter anderem *Michaela Schier*, Räumliche Entgrenzungen – Multilokales Familienleben: Spezifische Anforderungen einer mehrörtigen Alltagsgestaltung und die Rolle von Medien, in: *Ulrike Wagner* (Hrsg.), Familienleben: Entgrenzt und vernetzt?!, München 2013, S. 39–55.

sowie jeweils im »Dazwischen« der Fahrt – auszeichnen, liegt es nah, die Forschung dazu entsprechend anzulegen.³⁸

Der Abschnitt zur historischen ›Gastarbeit‹ in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist dabei zum einen durch familiäre Bindungen und zum anderen über einen Oral-History-Ansatz nicht nur raum-, sondern auch zeitübergreifend angelegt. Er beruht stark auf den familiären Erinnerungen der Familie Jusufi und ihren Erzählungen über die ›Gastarbeit‹ sowie die Zugroute nach Deutschland, die in Interviews und Forschungsgesprächen erhoben wurden, sodass biografische Narrative im Zentrum stehen. Ali Jusufi (*1950)³⁹, der Vater der Zweitautorin, ist dabei der Hauptinteraktionspartner. Die Frauen der Familie hingegen sind in dieser Kommunikation generell unterrepräsentiert, da sie lange Zeit nicht aktiv migrierten und erst später im Zuge des Familiennachzugs gewissermaßen räumlich mobilisiert wurden. Als Daheimverbliebene haben sie im Sinne eines transnationalen Ansatzes, der das »Hier« und das »Dort« verbindet, ebenso eine Stimme, die kommunikativ jedoch eher in Anekdoten denn in stärker strukturierten Gesprächsformen wie den Vater-Tochter-Unterhaltungen auftritt. Das in diesem familiären Zusammenhang erhobene Material ist stark sozial an die Forscherinnenperson als nahe Verwandte gebunden. Auch spielt es sich in einem von verschiedenen Generations- und mithin Hierarchieebenen geprägten Beziehungsgefüge ab.⁴⁰ Dass wir uns dennoch dazu entschieden haben, diese Perspektive heranzuziehen, hängt maßgeblich mit der hier bereits bestehenden vertrauensvollen Wechselbeziehung zusammen, die es erst ermöglicht, in so potenziell sensible Gefilde wie die eigene Migrationsgeschichte vorzudringen: Die Akzeptanz, die sich eine außenstehende Forscherin erst hätte langfristig erarbeiten müssen, war hier bereits vorab gegeben und ermöglichte so einen Zugang, der Außenstehenden womöglich nicht gelungen wäre. Ferner ist zum qualitativen Forschen festzuhalten, dass es »per se stark durch persönliche und situative Kontexte beeinflusst«⁴¹ ist und dem Oral-History-Ansatz

38 Vgl. George E. Marcus, *Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography*, in: *Annual Review of Anthropology* 24, 1995, S. 95–117, hier: S. 102; Welz, *Moving Targets*; Ramona Lenz, *Kulturen vergleichen – Mobilitäten aufeinander beziehen*, in: *Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung* 10, 2014, S. 171–185, hier: S. 173.

39 Ali Jusufi kam im Herbst 1973 aus dem ländlichen Mazedonien und der familiären Subsistenzland- und -viehwirtschaft im Zuge des deutsch-jugoslawischen Anwerbeabkommens nach Dortmund, wo er fast 40 Jahre im Dortmunder Hafen als »Umschlagarbeiter«, eine Art Allrounder, tätig war. Infolge der Wirtschaftskrise von 2007/2008 verlor er 2010 die Arbeit und nach zwei Jahren vergeblicher Jobsuche ging er in den Vorruhestand. Seitdem lebt er saisonweise in Dortmund und in seinem Herkunftsort Zajaz (Nordmazedonien). Als er 1973 nach Deutschland kam, war er verlobt. Die Familie gründete er in seinem Herkunftsdorf. Sie verblieb dort bis in die 1990er-Jahre, als die Jugoslawienkriege begannen. In dieser politischen und wirtschaftlichen Unsicherheit holte er seine Familienmitglieder einzeln und mit zeitlichen Abständen, immer kurz vor Ende der Einreisemöglichkeit der Kinder vor dem 16. Lebensjahr nach Dortmund. Jedes Mal wartete er bis zuletzt ab, dass sich die Situation in Mazedonien bessern würde.

40 Vgl. Georg Breidenstein/Stefan Hirschauer/Herbert Kalthoff u. a., *Ethnografie. Die Praxis der Feldforschung*, München 2020, S. 70.

41 Sarah Scholl-Schneider/Johanne Lefeldt, *Zwischen didaktischen, digitalen und diversitätsbedingten Herausforderungen. Impulse für adäquate Lehr- und Prüfungsformate zur Vermittlung des qualitativen Interviews als ethnografische Methode*, in: *BIOS. Zeitschrift für Biographieforschung, Oral History und Lebensverlaufsanalysen* 31, 2018, S. 105–119, hier: 106.

wie dem ethnografisch geprägten Arbeiten stets auch die Familiarität als Grundlage gelingender Kommunikation innewohnt. Dies gilt freilich für beide hier betrachtete Fälle.

Das zweite Fallbeispiel, das den Vergleich durch eine zeitliche und räumliche Verlagerung ermöglicht, spielt sich demgegenüber in der Gegenwart ab. Die Routen moldauischer Arbeitsmigrant:innen zwischen ihrem Herkunftsland und Deutschland wurden ethnografisch durch eigenes Miterleben der Erstautorin sowie autoethnografische Elemente⁴² untersucht. Die Mitfahrt in einem Bus auf einer solchen Route ermöglichte beobachtende Teilnahme⁴³, lose, verdeckt stattfindende Forschungsgespräche⁴⁴ und anschließende Gedächtnisprotokolle.

Das Mitlaufen und -fahren⁴⁵ als Herangehensweise »along the way« bietet in diesem Fall durch den Umstand, dass zwar alle Beteiligten in einem Bus sitzen, einander aber weitestgehend unbekannt sind, die Möglichkeit, in einem stark abgesteckten Raum und in einem überschaubaren zeitlichen Rahmen die vorherrschende Anonymität für die Forschung fruchtbar zu machen.⁴⁶ Das gemeinsame Erfahren des Wegs wirkt vertrauensbildend, wie es auch Sabine Hess, die sich ebenfalls eines Busses als Fortbewegungs- und Forschungsmittel zugleich bedient, in ihrer Arbeit zu slowakischen Au-pairs schildert:

»Die Anonymität der ›Busgesellschaft‹, die sich während der zwölfstündigen unbequemen Fahrt in eine ›Leidensgemeinschaft‹ verwandelte, wenn man sich nachts auf der Autobahnraststätte mit verlegten Gliedern zur Pause einfand, schien eine Offenheit mir gegenüber möglich zu machen, die mit festem Boden unter den Füßen in meinem Forschungsraum Süddeutschland nur über lange Zeit herzustellen war.«⁴⁷

42 In diesen Fällen schreibt die Erstautorin in der ersten Person Singular, um das ›Ich‹ der Autoethnografie deutlich zu machen.

43 Vgl. Flack, Zugehörigkeit und Esskultur, S. 112 ff.

44 Die hier genutzten Forschungsgespräche unterscheiden sich stark von strukturierten Interviews als Mittel kulturanthropologischen Forschens. Sie sind formlos, freier und dennoch eng an soziale Konventionen der jeweiligen Situation angepasst, handeln also in Einheit mit dem Forschungskontext. Während das verdeckte Forschen zwar einen forschungsethischen Streitpunkt hinsichtlich des Vertrauens im Feld darstellen mag, ist es in Kontexten mit besonderer Sensibilität wie diesem unerlässlich, um durch Gespräche Material zu generieren, das über die reine Beobachtung hinausgeht. Hinzu kommt, dass Interaktionspartner:innen und Forscherin sich alle in einer ähnlichen Situation der Angewiesenheit auf die Infrastruktur des Busses befinden und bereits durch diese geteilte Gemeinsamkeit in einen sozialen Austauschprozess eingebunden sind: »Für die Herstellung von Vertrauen muss die Fremdheit überwunden werden, es bedarf des Wissens über den anderen [...] und darauf aufbauend der gegenseitigen Anerkennung und Verpflichtung.« (Marc Frick, Die Gabe als drittes Prinzip zwischen Markt und Staat? Perspektiven von Marcel Mauss bis zur Gegenwart, Bielefeld 2021, hier: S. 53).

45 Vgl. Hess, Globalisierte Hausarbeit, S. 33; Lukas Sattlegger/Anna S. Brietzke/Melina Stein u. a., Go-Along-Interviews als Methode für eine sozial-ökologische Stadtnaturforschung, in: Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research 24, 2023, DOI: <<https://doi.org/10.17169/fqs-24.1.3923>> [19.6.2024].

46 Vgl. Hess, Globalisierte Hausarbeit, S. 33.

47 Ebd., S. 100.

Die Übergangsrolle des Fahrzeugs zwischen »nicht mehr« und »noch nicht« ist mithin ebenso etwas, das die Akteur:innen zum Erzählen bringt.⁴⁸ Das Reden und der Austausch sind Zeitvertreib, Ablenkung und Unterhaltung, bevor entweder der Arbeitsalltag in der Ferne oder das gewohnte Leben zu Hause wieder beginnt.

Selbst mobil zu sein und sich auf die jeweiligen Lebensumstände der Akteur:innen ein Stück weit einzulassen, ist daher unverzichtbar in der Annäherung an die transnationalen Gegebenheiten des Felds; die Interaktionspartner:innen und Forschungskontexte »halten nicht still, bleiben nicht am angestammten Platz, und wer sie ins Visier nehmen möchte, muß selbst mobil werden«.⁴⁹ Insofern kann kaum von einem stringenten Verlaufsplan der Forschung ausgegangen werden. Stattdessen sind Adaptivität und Flexibilität Kernkompetenzen dieses Ansatzes, der sich selbst unterwegs, zwischen der Republik Moldau und Deutschland – die meiste Zeit davon in einem Reisebus – verortet und so von lokal fixen Forschungsrahmen löst.⁵⁰

In beiden Fällen steht neben George E. Marcus' akteurszentriertem »Follow the People«⁵¹ damit auch ein »Follow the Route« in Bezug auf die Infrastruktur – den Zug beziehungsweise Bus und die Strecke – im Vordergrund, sodass sich Themen wie die Vergleichsaspekte gewissermaßen »auf dem Weg« explorativ erschließen und Gemeinsamkeiten und Unterschiede herausstellen lassen.

Prozesse der Mehrörtigkeit wie die Pendelmigration können als »Impuls und Indikator von Transnationalisierungsprozessen«⁵² gelesen werden, in denen sich Globalisierung an konkreten Gegenständen und Phänomenen aufzeigen lässt. In mobilen Forschungsfeldern werden weltumspannend relevante Verlaufsformen so paradigmatisch anhand ihrer Akteur:innen als »moving targets«⁵³ und ihrer Praxen, unter anderem im Zusammenspiel mit den jeweiligen Infrastrukturen und ihren Bedingungen, sichtbar.⁵⁴

Mobilität als »beobachtungsleitende Kategorie«⁵⁵ stellt einen normalen – und nicht im Gegensatz zur Sesshaftigkeit besonderen – Umstand und Prozess⁵⁶ dar, auf dessen Basis sich etwa der hier angestrebte Vergleich zweier Formen der Pendelmigration anstellen lässt. Freilich ließe sich einwenden, inwiefern die Zusammenschau einer Migrationsbewegung innerhalb des bundesdeutschen Konzepts der

48 Ebd.

49 Welz, *Moving Targets*, S. 177.

50 Vgl. Birgit Bräuchler, Vom Regenwald in den Cyberspace: Räumliche und zeitliche Transformation in der Feldforschungspraxis, in: Paideuma. Mitteilungen zur Kulturkunde 61, 2015, S. 47–69, hier: S. 47.

51 Marcus, *Ethnography in/of the World System*, S. 106.

52 Johanna Rolshoven, Multilokalität als Theorem der Kulturanalyse. Akteurzentrierte Perspektiven der Kulturanthropologie, in: Rainer Danielzyk/Andrea Dittrich-Wesbuer/Nicola Hilti u. a. (Hrsg.), *Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklung: ein Kompendium*, Hannover 2020, S. 35–41, hier: S. 39.

53 Welz, *Moving Targets*.

54 Vgl. dies., »Sighting/Siting globalization«. Gegenstandskonstruktion und Feldbegriff einer ethnographischen Globalisierungsforschung, in: Sonja Windmüller/Beate Binder/Thomas Hengartner (Hrsg.), *Kultur-Forschung. Zum Profil einer volkskundlichen Kulturwissenschaft*, Berlin 2009, S. 195–210, hier: S. 195 ff.

55 Welz, *Moving Targets*, S. 192.

56 Vgl. ebd.; Sheller/Urry, *The New Mobilities Paradigm*.

›Gastarbeit‹ in den 1960er- und 1970er-Jahren mit einer weiteren – zumal aus einem anderen Land kommenden – Bewegung gut ein halbes Jahrhundert später überhaupt legitim ist, wenn nicht nur die Weltordnung unterdessen eine andere geworden ist, sondern auch sozioökonomische und technische Bedingungen äußerst unterschiedlich sind. Doch scheint hier der Aspekt der Pendelmigration als verbindende Form durchaus tragbar, um, angelehnt an Ralf Weber, zum einen »Wanderarbeit als Massenphänomen«⁵⁷ im weitesten Sinne darzustellen und zum anderen überzeitliche sowie unterschiedliche Eigenschaften auszumachen, die die transnationale Ost-West-Ost-Migration auszeichnen. Es sind zwar zwei unterschiedliche Zeiten und auch zwei verschiedene Räume sowie Verkehrsmittel. Gleichwohl stehen in diesem Beitrag Akteur:innen mit ähnlichen Pendelgründen, die sich jeweils auf Infrastrukturen verlassen und als Ziel Deutschland haben, im Vordergrund. Die Perspektive liegt somit auf der Praxis und den darin Handelnden.

Der diachrone Vergleich ist ein Mittel, sich dem größeren Kontext induktiv über einzelne Fälle anzunähern. Anknüpfend daran, dass Ulrich Herbert der alten Bundesrepublik Geschichtsvergessenheit im Umgang mit der ›Gastarbeit‹ oder vielmehr den ›Gastarbeiter:innen‹ im Hinblick auf die kaum zwei Jahrzehnte zuvor noch präsenten ›Fremdarbeiter‹ beziehungsweise Zwangsarbeiter:innen im NS-Regime sowie vorherige Migrationsbewegungen attestiert⁵⁸, liegt es nah, seine Perspektive fortzudenken und gegenwärtige Migrationsprozesse in Beziehung zu historischen Formen zu setzen. Über die Migrationsströme zwischen dem jugoslawischen Mazedonien und der Bundesrepublik in der ›Wirtschaftswunder‹-Zeit bis in die 1970er-Jahre und zwischen der Republik Moldau und Deutschland heute ist es entsprechend möglich, akteurszentriert die gemeinsamen Muster sowie allgemein migrationspezifische Vergemeinschaftungseffekte herauszuarbeiten, in denen der Weg als wesentliche Etappe transnationaler Lebensrealität hervortritt.

Johanna Rolshoven fasst die physische Bewegung auch als »kognitiven Prozess, der sich in einer Dreigestalt von Intention, Verlauf und Ziel ausdrückt«.⁵⁹ Daher interessieren hier weniger Statistiken der Fahrt als vielmehr die Menschen innerhalb des Prozesses, ihre Beweggründe, Routinen, Rituale, Wahrnehmungen und Erfahrungen sowie ihr materielles wie immaterielles »emotionales Gepäck [...]› Erwartungen, Nervosität, Sehnsüchte[...]⁶⁰ und auch die Art und Weise, wie all dies durch die Bewegung selbst womöglich mehr als nur räumlich eine Verlagerung erfährt. Schließlich ist aktive Bewegung oder das passive Bewegtwerden – wie im Rahmen der Pendelmigration und selbst in ihrer technisierten Infrastruktur vielseitig feststellbar – »denkendes Handeln [...] und damit Körpertechnik und Lebensweise zugleich«.⁶¹

57 Weber, *Das Hollandgehen aus dem Oldenburger Münsterland*, S. 44.

58 »Suggestion der Geschichtslosigkeit«. Ulrich Herbert, *Arbeit, Volkstum, Weltanschauung. Über Fremde und Deutsche im 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 1995, S. 218.

59 Rolshoven, *Kultur-Bewegungen*, S. 287.

60 Orvar Löfgren, *Touristen und Pendler: Wie man sich bewegt, so ist man gestimmt*, in: *Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung* 10, 2014, S. 25–44, hier: S. 26.

61 Rolshoven, *Kultur-Bewegungen*, S. 288.

III. Zwei Zeiten, Räume, Verkehrsmittel – eine Praxis: Arbeitsmigrantisches Pendeln im Vergleich

Migration wird durch einen Mangel vor Ort und einen Bedarf anderswo herbeigeführt und durch die Wege zu diesem »Anderswo« ermöglicht. Sämtliche denkbare Fortbewegungsmittel und nicht zuletzt das Wandern oder Gehen⁶² spielen hier eine Rolle; das durch teilweise staatliche, teilweise privatwirtschaftlich organisierte Verkehrsinfrastrukturen grenzüberschreitend entstehende Pendeln innerhalb der Arbeitsmigration ist dabei noch verhältnismäßig jung. Allen Formen gemein ist jedoch, dass es einen räumlichen und zeitlichen Startpunkt braucht, an dem der Aufbruch in eine liminale Phase des Unterwegsseins zu neuen Rahmenbedingungen beginnt. Sie ist gleichwohl eng mit den Erfahrungen des Ausgangsorts verknüpft, zu dem die Rückkehr – zumindest in der ursprünglichen Planung zumeist – erfolgen soll.

Von Dampfbooten und Ritualen des Weggangs – auf dem Weg in die ›Gastarbeit‹

Die Qual der Wahl hatten die Jusufis – wie die meisten der ›Gastarbeiter:innen‹ – bei der Auswahl der Verkehrsmittel auf ihrem Weg nach Deutschland nicht: Während Flüge und Autofahrten kaum bekannt oder unerreichbar teuer waren, wurden Busse nur für Binnenfahrten verwendet. Eher noch fuhr – oder vielmehr: ritt – man kurze Strecken auf Lasttieren und Kutschen. So war es der Zug, der unter anderem albanische Männer aus ihren Heimatorten oft in mehreren Etappen zu ihrem Arbeitsort in Deutschland brachte.

Dieser Fortgang war für die patriarchale Regionalkultur eigentlich unbekannt: Söhne ziehen nicht weg. Doch die Eisenbahn als Sinnbild der (Ab-)Reise sollte die Jusufis gleich in mehrfacher Weise entzweien. Die Strecke verläuft nur wenige Meter vom Elternhaus der Zweitautorin entfernt. Beim Bau der Linie in den 1960er-Jahren musste das Haus ihrer Großeltern weichen, das neue wurde mit dem staatlichen Erlös gebaut. Die strukturschwache und rurale Gegend wurde mit gleich drei Zugstationen ausgestattet, die letzte erst 1983/84 gebaut. Der Romanautor Orhan Pamuk schildert in »Das neue Leben«, dass die Eisenbahn globalhistorisch als sicherer Aufstiegsmotor gedacht war.⁶³ Der Bau von Eisenbahnstrecken sollte gerade Peripherien und strukturschwache Regionen wirtschaftlich erschließen⁶⁴, er diente aber auch Eroberungsstrategien in imperialen Zusammenhängen.⁶⁵ Für die Jusufis war der Zug hingegen nicht das Symbol des Aufstiegs. Man empfand ihn

62 Vgl. Weber, Das Hollandgehen aus dem Oldenburger Münsterland; Konrad J. Kuhn, Alles geht? Einführende Gedanken zu alltäglichen Praktiken des Zu-Fuß-Gehens, in: ders. (Hrsg.), Gehen – kulturwissenschaftlich. Erkundungen zu alltäglichen Praktiken, Innsbruck 2023, S. 7–15.

63 Vgl. Orhan Pamuk, Das neue Leben, Frankfurt am Main 2005 (zuerst 1994), hier: S. 147; Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise.

64 Vgl. Nadja Weck, Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa. Am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, L'viv), Wiesbaden 2020.

65 Vgl. Benjamin Langer, »Fremde, ferne Welt«. Mazedonienimaginationen in der deutschsprachigen Literatur seit dem 19. Jahrhundert, Bielefeld 2019.

stattdessen als direkte Bedrohung, sodass die Frauen der Familie mit der Zeit den lokalsprachlichen Fluch »Të vraft vozi!« (»Mögest du vom Zug getötet werden!«) entwickelten, was vorher Gott vorbehalten war (»Të vraft zoti/allaj!«). Dass der Zug also auch im übertragenen Sinne als bedrohlich empfunden wurde, weil er die Männer der Familie wegbrachte, kann in diesem Kontext nur vermutet werden.

Lange nannte man den Zug lokal »pampur«, abgeleitet von »vapor« (»Dampfschiff«, ital. »vapore«).⁶⁶ Und diese waren lokal nicht aus der direkten Erfahrung bekannt, denn die Gegend grenzt nicht an große Gewässer. Stattdessen stammt der Name aus einem sehr bekannten Lied »Vijnë pampurat« – »Die Dampfschiffe kommen«. In dem klagenden Lied bringen die Schiffe »Soldaten des Königs« weg, von denen einige weinen und einige andere singen, aber alle ihren Frauen Nachrichten zukommen lassen, auf sie zu warten oder alte Männer zu heiraten.⁶⁷ Der Dampf ist das verbindende Glied zu den ebenfalls gut bekannten schweren Dampflokomotiven aus den 1920er-Jahren, denn die alte Eisenbahnlinie, die noch während des Ersten Weltkriegs gebaut wurde, verlief auf dem Berg westlich des Dorfes der Jusufis, Zajaz, nördlich von Kičevo (heute Nordmazedonien). Die Elterngeneration der Zweitautorin ersetzte den »pampur« durch den slawischen »voz«, womöglich nachdem Jugoslawien die neue Eisenbahnlinie in den 1960er-Jahren gebaut hatte. Heute sind »pampur« und »voz« nicht nur aus sprachnationalistischen Gründen durch das standardalbanische »tren« – einen Italianismus – ersetzt worden, auch die ganze Eisenbahnlinie wurde stillgelegt. Die Passagiere wurden immer weniger, da die Züge immer älter und langsamer wurden, aber auch, weil mit dem Anstieg der Alphabetisierung und der Frauenemanzipation heutzutage fast jeder und jede einen Führerschein und mindestens ein Familienauto besitzt. Auch die Busse haben nah wie fern die mobile Welt von der Schiene auf den Asphalt verlegt – wenn nicht direkt in die Luft und ins Flugzeug.

Bis dahin war jedoch die Mobilität, insbesondere im Zuge der Arbeit, gemeinhin Männersache: zunächst zum Wehrdienst innerhalb des Landes, sehr viel später zur Arbeit nach Deutschland. Dafür verwendete man das regional altbekannte Wort »gurbet/kurbet« (türk. »Gurbét« – »Ausland«, arab. für »arm, seelisch wie wirtschaftlich«⁶⁸), das mit saisonaler Arbeitsmigration in Verbindung stand.

Urlaubsreisen waren gegenüber der Arbeitsmobilität ein noch unbekanntes Konzept, für das heute das moderne standardalbanische Wort »pushime« (»Ferien«) verwendet wird. Die mit dem Zug heimkehrenden »Gastarbeiter« kamen hingegen lange in »selaa«, ursprünglich für »Urlaub vom Wehrdienst« stehend und dialektal vom türkischen »sıla« (»Heimkehr, Heimat«) entlehnt. Später hatten sie, sprachlich bereits an ihr Arbeitsland angeglichen, »urillop« (»Urlaub«).⁶⁹

66 *Kolec Topalli*, Fjalor etimologjik i gjuhës shqipe, Tirana 2017, S. 1545.

67 Diese Lieder sind in der albanischen Volksmusik und -dichtung sehr bekannt und werden »nizam«-Lieder oder »nizam«-Gedichte genannt, vom türkischen »nizam« (»Armee«). *Hasan Kaleshi/Hans-Jürgen Kornrumpf*, Das Wilajet Prizren. Beitrag zur Geschichte der türkischen Staatsreform auf dem Balkan im 19. Jahrhundert, in: Südost-Forschungen 26, 1967, S. 176–238, hier: S. 182.

68 *Tahir Dizdari*, Fjalor i orientalizmave në gjuhën shqipe, Tirana 2005, S. 294–296.

69 Das Wort »Urlauber« existiert hingegen bis heute gar nicht. Es gab einmal ein altes, heute vergessenes Wort »izinli«, aus dem Türkischen für »Beurlaubter«, das ebenfalls im Zusammenhang mit dem Wehrdienst stand. *Hasan Kaleshi*, Der Einfluss des Türkischen auf die Wortbil-

Den Weg, der in diesem Rahmen zurückgelegt wurde, bezeichnete man lokal einfach als »boj udhë« (»Zurücklegen eines Wegs«). Die Zeiten des »Auf-dem-Weg-Seins« waren nahezu mystisch konnotiert, sodass sich um den Vorgang der Abreise einige Rituale, wie sie sonst bei der Vermählung und dem Wegzug der Töchter angewandt wurden, rankten: Das Begießen der Reifen mit Wasser als Symbol für Kraft und Gesundheit oder das nicht erlaubte Rückwärtsfahren beim Starten wurden beispielsweise für die Pendelmigration beziehungsweise ihren Beginn im Dorf übernommen. Zwar versicherte man sich immer wieder, dass die Söhne, Ehemänner und Väter wiederkämen, aber »sicher ist doch sicher«, wie diese Adaption der bekannten Bräuche als vertraute Zeichensysteme unter unbekannten Vorzeichen zeigt.⁷⁰ Außerdem durften die Kinder der Familie in dieser Zeit weder weinen noch laut sein, bis eine Nachricht kam, dass der Vater angekommen ist. Die bösen Geister, die sein »Zurücklegen des Wegs« ver- oder behindern könnten, sollten nicht geweckt werden. Und so trat er den Weg nach Deutschland per Zug wieder und wieder an, wurde jedoch unterwegs nicht nur von Kollegen mit sehr ähnlichen Lebensverläufen, sondern auch von einer Vielzahl an Worten und Praktiken begleitet, die die transnationale Verwobenheit des kleinen Dorfes an der Bahnstrecke und seiner Bewohner:innen über die Gleise hinaus aufzeigen.

Im Bus nach Europa – Arbeitsmigrant:innen, ihre Telefone und Tränen

»Noi unim Europa« (»Wir vereinen Europa«): Mit diesem Slogan macht eine moldauische Busgesellschaft Werbung für ihre Fahrten, unter anderem nach Deutschland. Jeden Tag verlassen Dutzende Reise- und Kleinbusse, aber auch Privatfahrzeuge das Land. Zumeist fahren sie gen Westen, in Länder der Europäischen Union, die mit Arbeit und besseren Verdienstmöglichkeiten locken. Für mich als Laiin, die einen dieser Busse zu Forschungszwecken nehmen wollte, gestaltete sich die Suche nach einem geeigneten Verkehrsmittel zunächst als erste Herausforderung: Vielen meiner Interaktionspartner:innen war schleierhaft, warum ich unbedingt einen Bus nutzen wollte. Das sei beschwerlich und langwierig. Viele von ihnen hatten die Erfahrung selbst schon gemacht, als Arbeitsmigrant:innen oder auf der Suche nach dem günstigsten Verkehrsmittel zur Fahrt an den Studienort im Ausland. Für sie war die Reise per Bus durchaus bekannt, aber auch nicht mehr so zeitgemäß, insbesondere seit Billigairlines die Republik Moldau mit der Welt verbanden. Doch diese hatten sich im Jahr 2023 aufgrund des nahen Kriegs in der Ukraine vielfach aus dem Land zurückgezogen und da der nächste Flughafen außerhalb des Landes

dung des Albanischen, in: *Georg Hazai/Peter Zieme* (Hrsg.), *Sprache, Geschichte und Kultur der Altaischen Völker*, Protokollband der XII. Tagung der Permanent International Altaistic Conference 1969 in Berlin, Berlin 1974, S. 279–286, hier: S. 283.

⁷⁰ Vgl. *Rolf Wilhelm Brednich*, *Germanische Sinnbilder und ihre vermeintliche Kontinuität. Eine Bilanz*, in: *ders./Heinz Schmitt* (Hrsg.), *Symbole – Zur Bedeutung der Zeichen in der Kultur*. 30. Deutscher Volkskundekongress in Karlsruhe vom 25. bis 29. September 1995, Münster 1997, S. 80–93, hier: S. 81 f. und 86; *Anton Sterbling*, *Kontinuität und Wandel in Rumänien und Südosteuropa. Historisch-soziologische Analysen*, München 1997, S. 273 f.; *Gerrit Herlyn*, *Ritual und Übergangsritual in komplexen Gesellschaften. Sinn und Bedeutungszuschreibungen zu Begriff und Theorie*, Münster 2002, S. 20.

in Rumänien liegt, wurden die Busse notgedrungen wieder beliebter. So war bei meiner Reise das Angebot zwar wieder größer, aber auch undurchsichtiger. Dazu kam, dass sich die Angaben in den Büros vielfach von denen auf den Websites unterschieden und letztlich die verlässlicheren waren, sodass das Klinkenputzen begann, um ein Unternehmen zu finden, das an einem passenden Tag fahren und mich in die richtige Richtung – in diesem Fall in den Großraum Hannover – bringen würde. Schließlich buchte ich in einem kleinen Ladenlokal die Fahrt, indem ich meine Zieladresse und Handynummer auf einem kleinen Zettel notierte und abgab, mein Gegenüber diesen annahm und mir prompt nochmal die Abfahrtszeiten mitteilte. »Direct la ușă« (»bis vor die Haustür«) sollte mich das ausgewählte Unternehmen bringen. Noch war ich skeptisch und stellte mich darauf ein, dass der Busbahnhof einer größeren Stadt eventuell auch genügen müsse, doch nachdem er kleinere Orte in der Nähe aufzählte, in denen sie auch bereits Leute – vermutlich im Zuge der Arbeitsmigration in die Landwirtschaft rund um Spargel und Erdbeeren, die in der Region populär ist – abgesetzt hätten, gewann ich an Zutrauen. Dieses stieg noch einmal, als mir Zeit und Abfahrtsort am Vortag telefonisch bestätigt wurden: Am 26. April 2023⁷¹ fand ich mich morgens um acht Uhr an einer der Chișinău Ausfallstraßen ein. Eine Stunde später, nachdem das Gepäck – 40 kg sind pro Person in beliebig vielen Gepäckstücken erlaubt – in den Anhänger verladen worden war, fuhren wir mit dem Doppelstockbus ab. 130 € kostet die Tour, 250 €, wenn man Hin- und Rückfahrt bucht – ein Angebot, das viele annehmen. Auch ich stieg eine Woche später wieder in den Bus Richtung Moldova. Doch zunächst waren wir – das »Wir« stellt sich so unterwegs mit Fremden erstaunlich rasch ein – gut eineinhalb Tage unterwegs.

Im Gegensatz zu den im moldauischen Stadt- und Überlandverkehr oft verwendeten Kleinbussen, den »marșrutki«, werden die weiten Strecken auch aufgrund des Gepäckaufkommens häufiger mit Reisebussen (»autocare«) bedient. Das Pendeln bedient sich hier ebenso der Schiffsmetaphorik: »a face naveta« weist eindeutig auf ein Schiff(-chen) oder eine Fähre hin. Die Praxis der Arbeitsmigration ist demgegenüber sprachlich schlichter: »a merge/a pleca/se duce în Germania« (»nach Deutschland gehen«) steht an sich schon für die zugrunde liegende Motivation, lässt sich aber auch auf andere Länder wie etwa Italien anwenden. Die Rückkehr wird ähnlich gerahmt: Während »acasă« einfach für »zu Hause« und »das Zuhause« steht, ist der Begriff an sich hochemotional besetzt und kann so ohne eine genauere Ortsbezeichnung für den Weg zurück nach Moldova verwendet werden.

Indem »transportul tău spre Europa« (»dein Transportmittel nach Europa«) von Firmen in Konkurrenz zueinander organisiert wird, scheint es ein Wettbewerbsvorteil zu sein, seine Passagier:innen bestmöglich zu versorgen – oder dies zumindest so zu bewerben: Die Beförderung bis zur Haustür ebenso wie die Erreichbarkeit, die zwei Fahrer, die in einheitlicher Kleidung seriös und professionell wirkten, und die Begleiterin der Fahrt, die alles Weitere organisierte, vermittelten den Eindruck, dass die Fahrgäste bis zum Ausstieg nichts mehr zu bedenken hätten.

71 Die Aufzeichnungen stammen insbesondere aus diesem Zeitfenster der unmittelbaren Fahrt sowie ihrer Vor- und Nachbereitung im April/Mai 2023 und wurden in Form von Feldnotizen festgehalten.

Mit diesen Versprechen im Gepäck schien der Blick in erster Linie nach vorn gerichtet. Abschiedsszenen am Bus und an ein paar weiteren Halten entlang der Hauptstraße zur moldauisch-rumänischen Grenze waren rar; offenbar hatten sich viele bereits vorab von ihren Lieben verabschiedet. Die junge Frau eines immer wieder in Deutschland als Bauarbeiter tätigen Mannes, die in einem süd moldauischen Dorf lebt, schilderte mir im Umfeld dieser Forschung, dass sie sich schon dort verabschiedeten. Viele derjenigen, die nach Deutschland zum Arbeiten fahren, wohnten auf dem Land und traten die Reise zum Bus von dort aus allein oder in kleinen Gruppen an. »Noi plângem de două ori« (»Wir weinen zwei Mal«), berichtete sie und meinte damit sich, ihren Mann und ihre Familie aus kleinem Sohn und den Schwiegereltern: einmal, als ihr Mann wegfährt, und dann, wenn er wiederkommt, dann jedoch vor Freude. Dass er zumeist bald darauf erneut abreisen muss, wohnt diesem Modell inne.

So schien es vielen der Menschen im Bus zu gehen; sie telefonierten während der Fahrt mit der Familie: »Uite, tata s-a dus să facă bani, să-ți cumpere niște lucruri frumoase« (»Schau, Papa ist gefahren, um Geld zu verdienen, um dir dann etwas Schönes zu kaufen«), flötete ein jüngerer Mann offenbar seinem kleinen Kind ins Ohr und wirkte nach dem Telefonat emotional aufgewühlt, während ein anderer älterer, der für eine Gruppe jüngerer Männer einen routinierten Ansprechpartner darstellte, seiner Frau noch letzte Anweisungen zur Versorgung des Viehs gab. Zur Ernte im Herbst wolle er aber spätestens zurück sein, vielleicht früher, »cine știe« (»wer weiß«). Smartphones sind insbesondere durch diverse Messengerdienste mit dem Senden von Bildern, Videos und Sprachnachrichten womöglich stärker zu einer verbindenden Infrastruktur⁷² geworden als die Verkehrsmittel selbst, ermöglichen sie doch nicht nur den Kontakt, sondern auch das wenigstens ausschnittshafte Teilhaben⁷³ am Leben hier wie dort.

Familienväter reisen ab, »Gastarbeiter« kommen an

Die Fahrt vom Herkunfts- zum Zielort ist in den Lebensverläufen von Migrierenden, insbesondere von Pendelmigrant:innen, ein oft wiederkehrendes transformatives Moment. Hier werden, neben den räumlichen Grenzen, jene zwischen Davor und Danach, Herkunfts- und Zielort, und auch solche sozialer Art überschritten.⁷⁴ Die Route kalibriert dabei die Bedingungen und Machtbeziehungen neu und macht aus Individuen Arbeitskräfte⁷⁵, die in einem anderen Kontext ankommen als dem,

72 Vgl. Daniel Miller/Laila Abed Rabho/Patrick Awondo u. a., *The Global Smartphone. Beyond a Youth Technology*, London 2021.

73 Vgl. Christoph Bareither, *Gefühlspraktiken gestalten. Digitale Kuratierpraktiken am Denkmal für die ermordeten Juden Europas in Berlin*, in: *Hamburger Journal für Kulturanthropologie* 13, 2021, S. 349–361, hier: S. 351 ff. und 359 f.

74 Vgl. Hess, *Globalisierte Hausarbeit*, S. 91.

75 Max Frischs Diktum – zu italienischen Arbeitern in der Schweiz – »Man hat Arbeitskräfte gerufen, und es kommen Menschen« (unter anderem Max Frisch, *Überfremdung I*, in: *ders.*, *Öffentlichkeit als Partner*, Frankfurt am Main 1967, S. 100) verweist, ähnlich wie Überlegungen zum transformativen Potenzial der Fahrt, auf die Perspektiven der Zielgesellschaft, in denen »Gastarbeiter« als in erster Linie Fremde und Arbeitskräfte eingestuft sowie – wohnräumlich

den sie verlassen haben. Dort stehen sie neuen Herausforderungen und Unbekanntem gegenüber. Manches davon wird mit der Zeit vertraut werden, einiges bleibt aber auch nach wie vor fremd und anders.

Zajaz – Skopje – Belgrad – München – Dortmund. Diese Route trat Ali Jusufi 1973 wie zahlreiche ›Gastarbeiter‹ aus dem damaligen Jugoslawien vor, nach und nicht zuletzt mit ihm an und sollte sie immer wieder wiederholen, um zu seiner Familie zurückzukehren und dann erneut an den Arbeitsort im Ruhrgebiet aufzubrechen. Die Route zwischen Skopje und München wurde dabei mit einem Zug bereits ab Athen bedient, der in Skopje mit einem weiteren zusammengeführt wurde und quer durch Jugoslawien und Österreich bis nach München fuhr. Die Haltepunkte bestimmten auch die ethnische und sprachliche Zusammensetzung. Wenngleich diejenigen, die zusammen einstiegen, zumeist auch zusammenblieben, waren alle Nationen Jugoslawiens vertreten: In Niš stiegen die Kosovaren ein, in Belgrad die Serben, in Sarajevo die Bosnier, in Zagreb die Kroaten und ab Ljubljana, so Ali Jusufis Erinnerung, sei kaum jemand mehr eingestiegen.

Ob in einem regulären Passagier- oder – womöglich üblicher – in einem eigens für diesen Zweck eingerichteten Sonderzug: Die Menschen, die auf dem Weg zu ›Gastarbeitern‹ wurden, waren oft mehrere Tage unterwegs. Dennoch galt es, möglichst gut mit der Zeit zu haushalten: Verpasste man einen Zug, war man gezwungen, mindestens einen Tag auf den nächsten zu warten und am Bahnhof zu nächtigen. Früher fahren sei dennoch nicht infrage gekommen, berichtet Ali Jusufi. Man fuhr am denkbar letzten Tag, um gerade noch kurz vor Arbeitsbeginn am Montagmorgen anzukommen und so möglichst viel Zeit zu Hause zu verbringen.

Die meisten, die den Zug nutzen, waren nicht nur als ›Gastarbeiter‹ angeworben worden, sie hatten auch die Gemeinsamkeit, dass sie Männer waren. Mitfahrende Frauen seien rar gewesen, später – in den 1980er- und 1990er-Jahren – seien auch Paare mal zusammen abgefahren. Die allgemein schlechten⁷⁶, insbesondere aber die schwierigen hygienischen Bedingungen – angefangen bei den nicht verlässlich abschließbaren Toiletten, der langen Reisezeit und der Unmöglichkeit, etwa Kinderernährung zu erwärmen oder Windeln auszuwaschen – trugen dazu bei, dass die Züge als nicht geeignet für Frauen oder gar Kinder angesehen wurden.

Dennoch: Es kommt nicht vor, dass Ali Jusufi und seine Verwandten die Zugfahrten der damaligen Zeit als beschwerlich bezeichnen – was sie sicherlich waren. Erst auf Nachfrage werden sie verhalten als »schon schwer« bezeichnet, bevor sich eine neue, in den Augen der Erzählenden interessantere Geschichte zu all dem, was sich im Zug ereignet hat, findet. Noch lange nachdem diese Zugverbindung durch die Jugoslawienkriege abgeschafft worden war und als viele Familien etwa in den Ferien von ihrem Wohnort in Deutschland mit dem Auto ins Herkunftsland fuhren, stellten die leichten Schwänke über die freundlichen Zugfahrten ein nostalgisches Moment gegenüber der anstrengenden Autofahrt dar.

und sozial – segregiert wurden. Vgl. *David Templin*, Urbane Geographien des Ankommens. Migration, Suburbanisierung und Gentrifizierung in Hamburg und seinem Umland seit den 1970er Jahren, in: *Matthias Frese/Thomas Küster/Malte Thießen* (Hrsg.), Varianten des Wandels. Die Region in der jüngsten Zeitgeschichte 1970–2020, Paderborn 2023, S. 433–461, hier: S. 434.

76 Vgl. *Höhne/Linden/Seils* u. a., Die Gastarbeiter, S. 5.

Das Ankommen jedoch ist auf eine Weise markant, die kaum mit Leichtigkeit in Verbindung gebracht werden kann: Der Münchner Kopfbahnhof stellte eine »zentrale Weiterleitungsstelle für süd- und südosteuropäische Arbeitsmigranten«⁷⁷ dar; über ihn reisten gut 75 % der in der Bundesrepublik beschäftigten Arbeitskräfte aus Süd- und Südosteuropa ein.⁷⁸ Für viele von ihnen dürfte der Weg nach Deutschland die erste längere (Zug-)Reise gewesen sein. Ähnlich wie die Abreise war auch die Ankunft von festen Strukturen bestimmt, sie hatte allerdings einen völlig anderen Charakter: Die Ankommenden durften den ihnen zugeteilten Bereich des Bahnhofs nicht verlassen und wurden zwar gepflegt, in erster Linie jedoch hier final zu Arbeitskräften gemacht, die für den Weitertransport an ihre Einsatzorte vorbereitet wurden.⁷⁹ Ali Jusufi erhielt hier zum ersten Mal eine Banane. In seinen Erzählungen dominiert dieses Obst über die Erfahrung der Segregation, die an ihm und seinen Weggefährten ausgeübt wurde. Dieser nicht erst dadurch eingeleitete, aber doch intensiverte Kommodifizierungsprozess wurde durch die räumliche Dimension der langen, auf Einladung erfolgten Anfahrt, die beidseitige Fremdheit vor Ort, die ausgeübte Kontrolle durch Grenzziehungen im eigentlich öffentlichen Raum des Bahnhofs und den gelenkten Forttransport zum Einsatzort noch unterstrichen. Für Ali Jusufi, nunmehr vollständig eingebunden in das System »Gastarbeit«, ging es von München nach Dortmund, an seinen Arbeitsplatz, der ihm – womöglich unerwartet – für die nächsten Jahrzehnte und bis heute ein Pendelort sein würde.

Eine Route, verschiedene Biografien

Chişinău – über den Süden des Landes zur Grenze der EU – quer durch Rumänien – Ungarn – ein Abstecher in die Slowakei, um durch Tschechien zu fahren – dort, kurz vor der Grenze zu Deutschland, der Umstieg in Kleinbusse, die von dort aus in alle Ecken Deutschlands ausschwirren.

Während der Fahrt hielt der Bus etwa alle vier Stunden, wenn die beiden Fahrer eine Pause brauchten und sich abwechselten. Die angepeilten Rasthöfe waren ihnen offenbar bereits bekannt, sie haben feste Strecken und können die Route deshalb absehen. Nicht für alle Fahrgäste ist dies jedoch transparent – insbesondere der Wechsel auf die Kleinbusse kam für viele überraschend. Angesichts der zahlreichen Ziele innerhalb Deutschlands ist dies jedoch ein pragmatischer Schritt: Eine Gruppe Männer wollte auf eine Baustelle im Großraum Hof und hatte daher kaum noch Wegstrecke, viele der Frauen – auch meine Sitznachbarin um die 50 mit Bedenken, ob ihr bei einer Ankunft mitten in der Nacht überhaupt jemand aufmachen könne, sie fahre ja schließlich als Pflegekraft zu einer Seniorin – haben hingegen Ziele in Südwestdeutschland vor Augen, die sie erst spät in der Nacht erreichen konnten. Mehrere der Kleinbusse fuhren auch ins Ruhrgebiet und ins Rheinland; »Kjölbnbonn«, nicht so weit von »Olanda« (den Niederlanden), wo er schonmal gearbeitet habe, sei sein Ziel, erzählte ein jüngerer Mann, dem nicht

⁷⁷ Novinščak Kölker, Ein halbes Jahrhundert »Minhen«, S. 46.

⁷⁸ Vgl. ebd.

⁷⁹ Vgl. ebd.

bewusst zu sein schien, dass er von zwei Großstädten sprach. Ob, wann und wie sie alle ankamen, vermag ich nicht zu sagen. Der Kontakt war zumeist freundlich und leicht, aber wenig verbindlich und bestand nicht über die Fahrt hinaus, wenn das Ziel dann später nicht das gleiche war. Auch darin liegt begründet, dass die Eindrücke hier zwangsläufig bruchstückhaft sind und so eher einen explorativen Charakter haben.

Der Kleinbus, in den ich stieg, fuhr über die deutsch-tschechische Grenze und wendete sich gen Nordosten: Zunächst setzte er mehrere Männer in Kleingruppen in Ostdeutschland ab – sie alle hatten kaum Gepäck und gingen teilweise in recht heruntergekommene Häuser oder Baucontainer, ein weiterer Mann stieg in einem Wohnviertel in Hannover aus. Als ich den Bus im Großraum Hannover verließ, wollten noch zwei Personen nach Schleswig-Holstein, das sie erst am nächsten Morgen würden erreichen können.

Bei meiner Ankunft war es etwa drei Uhr in der Nacht – über 40 Stunden nach der Abfahrt in Moldova. Rund 2.000 km lagen hinter mir. Im Anschluss an die Fahrt schlief ich knapp zwölf Stunden, mein Umfeld nahm mich in den folgenden zwei Tagen als blass und müde wahr. Mir ging auf, dass der Hauptunterschied zu den Mitfahrer:innen im Bus darin bestand, dass ich hier Zuhause war, dass ich mich ausschlafen konnte und mich in einem gewohnten Umfeld wiederfand, das mich nicht zum Arbeiten angeheuert hatte und nun entsprechende Erwartungen stellte. Sie haben diese Möglichkeiten nicht, sind sie doch zumeist in einem kurz- bis mittelfristigen Arbeitsarrangement hier, das ihnen einen eingeschränkten und abhängigen Handlungsrahmen gibt.⁸⁰

Dennoch sind diejenigen, die die Fahrt antreten, nicht einfach eine Großgruppe von Arbeitskräften. Die Menschen im Bus unterschieden sich durch mehr als ihre Ziele: Das Altersspektrum war breit, sogar einige kleine Kinder reisten mit Elternpaaren, alte Menschen waren jedoch nicht an Bord. Die meisten waren wohl im Haupterwerbsalter zwischen Anfang 20 und rund 60 Jahren. Das Geschlechterverhältnis war ungefähr gleichmäßig, mit einem leichten Männerüberhang. Auch waren viele der Frauen bereits älter und so ihrer attribuierten Care-Verpflichtung gegenüber der nächsten Generation durch ihr Alter oder durch die Übernahme der Arbeit durch weitere Verwandte entbunden⁸¹, während bei den Männern jedes Alter vertreten war und sie offenbar – vor allem in ihrer Tätigkeit begründet⁸² – in

80 Vgl. Schmidt, *Kalkulierte Mobilität*, S. 192 ff.

81 Tanja Višić/Dunja Poleti Čosić, Gender and Migration Re-visited: Production of Knowledge and Feminism (in) between Semi-periphery and the Core, in: *Sociologija* 60, 2018, S. 255–274, hier: S. 264. Vgl. auch Arlie R. Hochschild, Love and Gold, in: *dies./Barbara Ehrenreich* (Hrsg.), *Global Women. Nannies, Maids, and Sex Workers in the New Economy*, New York 2004 (zuerst 2003), S. 15–30.

82 Während in dieser Migrationsform des Pendelns die Frauen vor allem als Pflegerinnen oder in anderen Feldern der Care-Arbeit (beispielsweise als Au-pair) angestellt werden und daher allein in Privathaushalten tätig sind (weitere Branchen sind etwa die Gastronomie oder auch das Reinigungsgewerbe, wobei diese nicht so klar geschlechtlich konnotiert sind), ermöglichen viele eher für Männer ausgeschriebene Tätigkeiten – etwa im Bauwesen – die Arbeit und somit auch Anreise in Gruppen von Bekannten. Vgl. zu Männergruppen in der Arbeitsmigration: Marta Augustynek/Gunther Hirschfelder, Integrationsmechanismen und Esskultur. Zur Akkulturation polnischer und moldawisch-gagausischer Migranten, in: *Heinke M. Kalinke/Klaus Roth/*

Kleingruppen zusammen anreisen. Mit Ausnahme der wenigen gemeinsam reisenden Familien und einiger weniger Menschen, die als Besucher:innen zur eigenen Familie fuhren, war ein überwiegender Teil der Menschen unterwegs zu Baustellen, Fabriken und Privathaushalten, in denen Altenpflege gefragt war. Letzteres war dabei explizit weiblich konnotiert, ersteres streng männlich.

Insgesamt jedoch ist eine Feminisierung der Migration – und mithin der Arbeit und der Verantwortung⁸³ – feststellbar, die sowohl Tücken als auch Chancen birgt. Etwa in Mittel- und Osteuropa kann in der jüngeren Vergangenheit beobachtet werden, dass Frauen im Nachklang einer häufig eingetretenen postsozialistischen Retraditionalisierung durch das Mittel der Migration für sich einstehen und die Initiative ergreifen – auch wenn diese (zunächst) mit prekarierten Tätigkeiten einhergehen: »They want upward mobility, not just survival. [...] They may seek opportunity abroad, and not only out of desperation.«⁸⁴

All die Menschen, die mit diesen Bussen fahren, zählen sich, so wurde in einigen Gesprächen deutlich, hier nicht zu den Armen, sonst könnten sie sich die Fahrt kaum leisten – sie sehen sich als eine breite Mitte. Migration ist für Länder wie Moldau ohnehin ein normalisiertes Erwerbsmodell, das vielen aus eigener Anschauung und Familienzusammenhängen bekannt ist. Arbeitsmigrant:innen kommen zu meist mit diesem Beweggrund und mit Hoffnungen auf einen Verdienst, der ihnen zumindest für einige Wochen und Monate in Moldau eine bessere Ausgangslage beschert. Die Menschen im Bus vereinte ihr Abfahrtsort, ihr im weitesten Sinne gemeinsames Ziel. Als der Bus hielt, strömten jedoch alle in ihr Leben zurück und hatten wieder damit zu tun, dieses anderswo zu meistern.

Unterwegs: Verpflegung und Gepäck als Facetten der Gemeinschaftserfahrung

Den Hauptteil der Fahrt verbringen die »Gastarbeiter« im Zug, die Arbeitsmigrant:innen im Bus. Sie sind unterwegs, Landschaften ziehen an ihnen vorbei und sie kommen ihrem Ziel auf Zeit immer näher. Unterdessen sind sie in ihrem Gefährt jedoch nach wie vor mit denen zusammen, mit denen sie eingestiegen sind, sodass hier eine besondere personelle Kontinuität besteht, die sich entsprechend sozial ausprägt. Die Interaktionen unter denen, die mit ähnlichen Zielen die Fahrt antreten, ist sprachlich und inhaltlich vertraut und die Themen – insbesondere die Versorgung vor Ort und das Gepäck – bilden eine Brücke zwischen dem Abfahrtsort, der Heimat, und dem Ziel in Deutschland.

Die Vorbereitungen auf die Fahrt bestanden auch darin, den abfahrenden Männern aufwendig und viel, fast festlich anmutenden Reiseproviand zu- und vorzubereiten. Neben dem Anlass des Abschieds mag auch der Pragmatismus eine erhebliche Rolle gespielt haben: Die Umsteigezeiten waren knapp kalkuliert, unterwegs

Tobias Wegner (Hrsg.), *Esskultur und kulturelle Identität. Ethnologische Nahrungsforschung im östlichen Europa*, München 2010, S. 157–173, hier: S. 169 ff.; vgl. zur Sorgearbeit von (kurzzeitig) migrierten Frauen Hess, *Globalisierte Hausarbeit*.

83 Vgl. ebd., S. 77.

84 Leyla J. Keough, *Worker-Mothers on the Margins of Europe. Gender and Migration between Moldova and Istanbul*, Washington D.C./Bloomington 2015, S. 36.

gab es ohnehin wenig oder nur teure Dinge zu kaufen und so konnte das Geld gespart werden. Den »shpajsvaag« (»Speisewagen«)⁸⁵ im Zug nutzen in Ali Jusufis Erinnerung auf der Fahrt nach München nur die wenigsten der Passagiere. Spontane, übereilte Abfahrten, bei denen die Vorbereitung des Reiseproviantes auf der Strecke blieb, fingen – so taucht es immer wieder in seinen Anekdoten auf – die Mitfahrenden auf: Wer sich vorbereitete, tat dies auch für die mitreisenden Landsmänner. So brachten auch mazedonische Passagiere christlich-orthodoxen Glaubens zumeist kein Schweinefleisch mit an Bord, um ihre Mitfahrer muslimischen Glaubens nicht zu brüskieren und um bedenkenlos teilen zu können.

Die Verpflegung und die Unterhaltung darüber standen und stehen im Mittelpunkt der Geschichten Ali Jusufis. Die guten und interessanten Erinnerungen, die Menschen mit Lebensverläufen wie dem seinigen zum Besten geben, haben dabei oft ausschnittshaften Charakter. Sie schildern Alltagsbegebenheiten, die jedoch im Ablauf für die Erzählenden eine hohe Signifikanz aufweisen und zum Teil einer größeren Erzählung werden. So ist es bis heute eine wesentliche Episode, was sich in den Lunchpaketen befand, die man den werdenden »Gastarbeitern« beim Umstieg in München gab: eine Flasche Wasser, ein belegtes »Broçe«⁸⁶ und eine Banane – für Ali Jusufi die erste seines Lebens. Die Symbolhaftigkeit⁸⁷ der deutschen Wiedervereinigung mag die Banane zu diesem Zeitpunkt noch nicht besitzen, doch ist sie etwas Besonderes und Exotisches, sodass sie für Ali Jusufi nicht nur zu einer Delikatesse, sondern auch zum Bild eines Allheilmittels wurde.

Auch ist es ihm bis heute ein Leichtes, aufzuzählen, wer beispielsweise die besten und seltensten Leckereien, heiß ersehnte Fleischprodukte und Süßigkeiten dabei hatte, wer sehr gerne teilte und wer dies nur aufgrund des sozialen Drucks innerhalb der Abteile tat, bei wem etwas auslief und Flecken verursachte, wer die besten Witze erzählte und wer der beste Sänger war, worüber am lautesten gelacht wurde, wer welche Trauer mit sich trug und wer wem bei welcher der vielen möglichen Situationen unterwegs half. Einige der Männer kannten sich bereits vorher, kamen aus der gleichen Gegend und saßen so zusammen, teilten die gleiche Sprache, das gleiche Idiom und auch ähnliche Erinnerungen an ihr Zuhause – später waren es ähnliche Erfahrungen, die sie als »Gastarbeiter« in Deutschland gemacht hatten und die sie verbanden.

Dass die lange gemeinsame Fahrt als geteilte Erfahrung bei aller Belastung einen integrativen Effekt⁸⁸ hatte, zeigt auch der Umgang mit anderen Aspekten der Reise. Die Dynamik ging über den elementaren Aspekt der Verpflegung noch hinaus: So wappnete man sich gemeinsam gegen als negativ wahrgenommene externe Ein-

85 Zur Verpflegung in Zügen und Bahnhöfen vgl. *Liubov Zoreva*, Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum, Dissertation, München 2012, URL: <<https://d-nb.info/1022523287/34>> [15.7.2024], S. 172–177.

86 »Broçe« wird heute im gesamten Kosovo als Wort verwendet und als Produkt verzehrt. Zu deutschen Backwaren und ihren deutschen Bezeichnungen im Kosovo als durch Migration transferiertes Kultur- und Sprachgut gibt es ein laufendes Kleinprojekt von Vjosa Hamiti (Prishtina) und Lumnije Jusufi.

87 Vgl. *Marcus Speidel*, Geerbte Ausstellungen: Zum Umgang mit kolonialen Darstellungen in alltagskulturellen Museen, in: *Hamburger Journal für Kulturanthropologie* 13, 2021, S. 569–581, hier: S. 570.

88 Vgl. *Schivelbusch*, Geschichte der Eisenbahnreise, S. 87 f.

flüsse, schlief zum Beispiel in Schichten, um Diebstählen vorzubeugen, teilte auch Erfahrungen dazu, wo man Geld am besten verstecken könnte – etwa eingenäht im Jackenfutter – und bewies so Vertrauen in »die eigenen Leute«, solange man unter sich war. Auch teilte man Elektrogeräte oder ähnliche Wertsachen zeitweise auf, um nicht mit den Regularien des Zolls in Konflikt zu geraten. Markant ist dabei der Umgang mit Grenz- und Zollpersonal, die als Gegenspieler betrachtet wurden und denen man sich nur durch diese Art des Zusammenhalts in Form von Gepäcktausch und -verteilung, aber auch kleineren Bestechungen⁸⁹ entziehen konnte.

Zwar spielte für diese Institutionen des Grenzschutzes weniger die Gepäckmenge als der Inhalt eine Rolle, doch war für die Passagiere beides in unterschiedlichem Maße relevant: Bis heute ist die erlaubte Gepäckmenge ein Argument bei der Auswahl des Verkehrsmittels. Bei den hier beschriebenen Zugfahrten durfte man – so eines der vielen ungeschriebenen Gesetze der Fahrt – so viel Gepäck mitnehmen, wie man selbst bei den Umstiegen tragen konnte, und zwar so, dass man den Weg von einem Zug zum nächsten nur einmal passierte. Insbesondere auf der Rückfahrt, wenn weniger der Proviant der Mütter und Ehefrauen als vielmehr die Gaben, die man den Familien mitbrachte, die Hauptrolle spielten, reizte man diese breit auslegbare Vorgabe aus. Wenn man also im Vorfeld wusste, dass man bei dem einzigen Umstieg in München nicht das Gleis wechseln musste – und dies bekam man beim Ticketkauf in Dortmund mitgeteilt –, dann nahm man mehr Gepäck mit, denn in den Zug stieg nur die Hälfte der Gruppe ein und die andere stand am Gleis und reichte alle Gepäckstücke durch die Fenster. Indem Elektrokleingeräte, Waschmittel, Süßigkeiten und Koffer voller Kleidung so ihren Weg in den Zug fanden, war die Gepäckregel de facto ausgehebelt, aber doch eingehalten – niemand ging den Weg mehr als einmal. Musste jedoch das Gleis gewechselt werden, war die Herausforderung ungleich größer, sodass ein jeder nur vier Gepäckstücke mitnehmen konnte. Diese verband man paarweise mit einem Gurt und lud sie sich selbst wie einem Packesel auf die Schultern. Die Hände blieben bei dieser Taktik frei, nicht nur, um sich beim Ein- und Umstieg am Zug hochziehen zu können, sondern auch, um notfalls noch Taschen von denjenigen anzunehmen, die ihr Gepäck nicht ganz so gut stemmen konnten.

Diejenigen, die unterwegs waren, taten dies gemeinsam – im Hinblick auf die Herausforderungen und Schwierigkeiten, aber auch die Freuden der Fahrt: Während die Koffer zwar nicht leichter wurden, wenn jemand mit anfasste und das Teilen des Proviantes manchmal mehr soziale Pflicht als guter Tausch war, so scheint es doch ein aus den Praktiken des Teilens sprechender situativer Grundzusammenhalt zu sein, der den roten Faden in Ali Jusufis Sicht auf seine Fahrten nach Deutschland und zurück *nach Hause* bildet.

89 Im zeitgenössischen Verständnis der betreffenden Akteure dürfte dieser Akt nicht einer Straftat, sondern einem weit verbreiteten und somit allseits akzeptierten, kulturell eingeschriebenen Alltagshandeln zur allgemeinen Beschleunigung des Prozesses entsprochen haben. Vgl. *Christian Giordano*, Korruption und personalisiertes Vertrauen – Balkanische und mediterrane Parallelen, in: *Balint Balla/Wolfgang Dahmen/Anton Sterbling* (Hrsg.), Korruption, soziales Vertrauen und politische Verwerfungen – Unter besonderer Berücksichtigung südosteuropäischer Gesellschaften, Hamburg 2012, S. 57–74; *Alena V. Ledeneva*, *Russia's Economy of Favors. Blat, Networking and Informal Exchange*, Cambridge 1998.

Sich selbst und andere versorgen

Die Versprechen, die der Fahrt anhaften, liegen nicht nur an ihrem Zielort. Bereits in der Werbung der Busunternehmen werden Annehmlichkeiten angesprochen, die den Arbeitsmigrant:innen auf ihrem Weg zugutekommen: Eine deutlich höhere Kilozahl an Gepäck als bei Flügen ist im Ticket inklusive, ebenso der Transfer zur Wunschadresse in Deutschland (und die spätere Abholung von dort), ein warmes Essen auf der Strecke sowie Kaffee und Tee unterwegs.



Abbildung 1: Collage zu Reiseweg und Gepäck aus Aufnahmen beider Migrationsprozesse. Historische Aufnahmen: Heimaturlaub von ›Gastarbeitern‹, 1965. Bildrechte: Fritz Neuwirth/Süddeutsche Zeitung Photo; Italienische ›Gastarbeiter‹ bei ihrer Ankunft in München, 1960. Bildrechte: Jenő Kovacs/Süddeutsche Zeitung Photo. Die Bilder aus der Gegenwart hat Jana Stöxen zwischen März und Mai 2023 in Chişinău sowie auf der hier thematisierten Busfahrt nach Deutschland aufgenommen.

Die zulässigen 40 kg Gepäck, die jeder pro Tour bei diesem Unternehmen mitbringen darf, sind insbesondere auf dem Rückweg für viele ein Argument, den Bus zu nehmen. Annehmlichkeiten wie Kosmetikprodukte, Waschmittel, Spielzeug, hochwertigere Kleidung und Werkzeuge, aber auch Notwendigkeiten wie Medikamente finden so als dingliche Entsprechungen der Fürsorge für die Familie in Moldova ihren Weg.⁹⁰ Diese Art des direkten oder durch Sendungen vermittelten Gebens von Migrant:innen – die Remittances – konstituieren materiell sowie als Praxis eine

90 Vgl. Jana Stöxen, *Parcels, Pills, and Pufuleți. Remittances as a Transnational Strategy of Migration between the Republic of Moldova and Germany*, in: *Südosteuropa-Jahrbuch* 47, 2024, S. 263–280.

»Currency of Care«⁹¹, die soziale Verbindungen aufrechterhält, aber damit ebenso moralische Verbindlichkeiten im familiären Umfeld fortschreibt sowie in der Lage ist, neue zu schaffen – beispielsweise bei der Migration von Frauen aus konservativen »Bread-winner«-Modellen.⁹²

Zumindest auf der Fahrt scheint die Verbindlichkeit der Familie kurzfristig auf das Unternehmen übergegangen zu sein: Der Verkehr, die Straßenverhältnisse, das Wetter und nicht zuletzt die Busfahrer takteten den Alltag des Wegs. Alle vier Stunden hielt der Bus an, der versprochene Tee und Kaffee wurde von einer »*insoțitoarea de bord*« (»Reisebegleiterin«) offeriert. Zumeist erfolgten diese Halte an Rastplätzen mit entsprechender Versorgungsinfrastruktur, doch nur selten nahmen die Passagiere diese – mit Ausnahme der Toilettenanlagen und für die Versorgung mit Getränken – in Anspruch: Zum einen hatten sie zumeist selbst Proviant dabei, zum anderen sind die Preise an diesen Rastplätzen horrend. Es fiel auf, dass die Preise meist in zwei Währungen angezeigt werden: rumänische Lei und Euro, ungarische Forint und Euro, tschechische Kronen und Euro, zwischendurch in der Slowakei und schließlich in Deutschland – insgesamt überquerten wir fünf Grenzen – nur noch Euro. Hier wird also auch mit den Rückkehrer:innen gerechnet, und damit, dass sie sich womöglich nicht nur mit den Inklusivleistungen zufrieden geben, sondern selbst noch etwas dazukaufen. Den Mittagstisch in Ungarn, eine dünne Gulaschsuppe, bekamen alle in einem Anbau des Restaurants unentgeltlich ausgeteilt, während die Fahrer im Lokal fettige Schnitzel verspeisten. Nachschlag oder etwas anderes verlangte niemand, schließlich fuhren sie erst noch nach Deutschland, um dort mehr zu verdienen.

Nur einmal, am Nachmittag des zweiten Reisetags, zwischendurch auf einem slowakischen Rastplatz, kauften sich einige der älteren Frauen Eis. Noch zuvor hatten sie sich darüber ausgetauscht, ob man denn nun besser in Deutschland oder in Italien als Pflegerin arbeiten solle. Italien sei natürlich sprachlich viel dankbarer und dennoch: Für einige standen nun aus Verdienstgründen die ersten Erfahrungen in Deutschland an, sie wollten dann im Nachgang vergleichen. Jedenfalls solle das Eis in Deutschland fast so gut sein wie das in Italien, sagte eine und wandte sich an eine andere in der Runde: »Du warst doch schon da – stimmt's?« Diese reagierte verhalten: »N-am avut ocazie ...« – sie habe keine Gelegenheit dazu gehabt. Das Gespräch stockte und wurde nicht weitergeführt. Diejenigen mit Arbeitserfahrung im Pflegebereich werden ihre Vermutungen gehabt haben, warum die Kollegin keine Möglichkeit hatte, auch in Deutschland einmal Eis essen zu gehen, und bohrten nicht weiter nach.

Dieser Erfahrungsaustausch war eine Form der wesentlichen Interaktion untereinander: Welche Erfahrungen haben die Sitznachbar:innen gemacht, wie sagt man dieses oder jenes auf Deutsch, wie hoch ist gerade der Mindestlohn, ist vielleicht jemand in der Nähe? Das waren die Themen, die die Gespräche prägten, die jedoch mit der Zeit ermüdeten, abflauten und dann erst kurz vor dem Ziel wieder aufgenommen wurden. Der Blick zurück hingegen tauchte seltener auf – oder nicht so

91 *Supriya Singh/Anuja Cabraal/Shanti Robertson*, Remittances as a Currency of Care – A Focus on »Twice Migrants« among the Indian Diaspora in Australia, in: *Journal of Comparative Family Studies* 41, 2010, S. 245–263.

92 Vgl. *Keough*, *Worker-Mothers on the Margins of Europe*, S. 45 und 69 f.

unmittelbar. Sein Medium war das, was als Proviant mit im Bus war: Kaum wurde eine Packung mit Keksen oder mit selbst gemachten Frikadellen aufgemacht, schon wurde sie in der Umgebung herumgereicht. Auf die Mitversorgung der anderen schien niemand angewiesen zu sein, doch schuf dies Gemeinsamkeiten, Sympathien und nicht zuletzt Themen: Rezepte der jeweiligen Fleisch- und Backwaren wurden angerissen, ebenso die Frage, was zu einer echten moldauischen Mamaliga⁹³ gehöre. Das Essen, insbesondere als tatsächliche geteilte Mahlzeit sowie als kommunikatives Mittel, erwies sich als erheblicher Marker der Identifikation: Männer, die in der Landwirtschaft arbeiteten, berichteten, dass die Reihen mit den Beeren auf den Feldern in Deutschland viel akkurater gezogen seien und der Dünger viel effektiver sei – aber schmecken täten sie dennoch nicht so »ca la noi« (»wie bei uns«). Ein längeres Gespräch entspann sich darum: Im Sommer äßen doch viele in Moldova komplett aus dem Garten, da brauche man die Supermärkte nicht. Zu dieser Zeit wieder vor Ort zu sein, schien vielen ein Ziel, insbesondere denen mit einem starken biografischen Bezug zur Landwirtschaft.

Der mitgebrachte Proviant war bald aufgebraucht, aber die Thematisierung der als heimatisch empfundenen Geschmäcker schien zuversichtlich gestimmt zu haben. Das »Soul Food«⁹⁴ entfaltete hier eine doppelte Wirkung: als tatsächlich verzehrbare wohlige Erinnerung unterwegs sowie als versichernde Aussicht auf das, was bei einer Rückkehr in bekannte Gefilde jetzt schon Sehnsucht, womöglich auch Heimweh weckte.

Wie sehr der Versorgungsaspekt als Versicherung im Vordergrund steht, wurde nochmals deutlich, als ein jüngerer Mann sich über die ohne erkennbaren Grund mehrstündige Wartezeit an der rumänisch-ungarischen Grenze⁹⁵ aufregte: »Wenn ich das gewusst hätte, wäre ich besser geflogen!« Ein älterer Mann versuchte, ihn zu besänftigen: erst einmal die Anreise zum Flughafen⁹⁶, dann die Sicherheitsmaßnahmen, die Gepäckbeschränkungen, der Weg vom Flughafen in Deutschland zum Zielort, zumal ohne Orts- und Sprachkenntnisse, und: »Junge, wer gibt dir da Kaffee, in Deutschland? Niemand!« Der junge Mann beruhigte sich, die Älteren schienen amüsiert über seine Hitzköpfigkeit, schließlich wollten alle gut und baldmöglichst ankommen.

Im Hinblick auf den Preis mochte der Jüngere indes recht haben: Die Flüge sind oft günstiger. Doch der andauernde Kontakt miteinander und das Gefühl, dass alle mehr oder weniger das Gleiche wollen, zumindest räumlich das gleiche Ziel haben und so nicht nur sich, sondern auch die anderen mit Informationen und Vokabeln für das Kommende versorgen – und mit Frikadellen, die noch nach Zuhause schmecken –, scheinen einen Ausgleich für die Langwierigkeit und die sonstigen Strapa-

93 Ein der Polenta ähnliches Gericht aus Maismehl, das in der Republik Moldau und in Rumänien gegessen wird.

94 Konrad Köstlin, *Heimat geht durch den Magen. Oder: Das Maultaschensyndrom – Soul-Food in der Moderne*, in: *Beiträge zur Volkskunde in Baden-Württemberg* 4, 1991, S. 147–164.

95 Rumänien ist zum März 2024 dem Schengenraum beigetreten. Zum Zeitpunkt der Forschung im April/Mai 2023 war dies noch nicht der Fall.

96 Zu diesem Zeitpunkt hatten sich einige Billigfluglinien aus der Republik Moldau zurückgezogen; die meisten Flüge operierten ab Iași in Rumänien, das eine rund vierstündige Busfahrt von der moldauischen Hauptstadt entfernt liegt.

zen der Fahrt im Bus zu bieten. Dieses Gesamtpaket, insbesondere die Versorgung⁹⁷ und auch den Aspekt des Austauschs untereinander, fände er kaum an Bord eines Flugs von knapp drei Stunden Dauer.

IV. Gemeinsam liminal auf dem Weg

Züge und Busse sind wesentliche Vehikel der Arbeitsmigration – sei es in der historischen ›Gastarbeit‹ oder heute. Als öffentlich zugängliche, wenngleich zum Teil privat operierte Verkehrsmittel sind sie, ebenso wie überhaupt die organisierte, durch Infrastrukturen verfestigte Beschäftigung von Ausländer:innen selbst, ein Phänomen der Industriegesellschaft⁹⁸, dem oft lediglich eine beiläufige Rolle eingeräumt wird. Zwar kannte bereits die bundesrepublikanische Popkultur der 1960er-Jahre den Schlager von den »zwei kleinen Italienern«, doch wurde das Motiv von Vereinsamung und Heimweh, das später auch in Udo Jürgens' Schlager »Griechischer Wein« populär wurde, weitaus weniger aufgegriffen als die Verniedlichung der beiden ›Gastarbeiter‹, die sich am Bahnhof trafen und sehnsuchtsvoll dem Zug nach Napoli hinterherschauen.⁹⁹

Dabei sind die Wege, die wie hier zwischen Herkunfts- und Arbeitskontext bestehen, wesentliche Marker im Prozess der transnationalen Arbeitsmigration und ihrer Konsequenzen: Auf dem Weg entfernt sich das Bekannte immer weiter, Asymmetrien tun sich auf und das Individuum wird eine Arbeitskraft.

Dennoch ist Arbeitsmigration nicht der unmittelbare Effekt einer externen Zugkraft, sondern vielfach eine Strategie, wenn auch nicht frei von Konflikten: zunächst die Trennung von Familie und bekanntem Umfeld, die Abreise als überschrüttene Schwelle¹⁰⁰, auf die die Fahrt als Zwischenzustand folgt, dann die An-

97 Es drängt sich auf, den Versorgungsaspekt, der hier in einer postsowjetischen Gesellschaft im Hinblick auf die Auswahl des Verkehrsmittels so entscheidend ist, auch im Lichte der Geschichte dieser Gesellschaft zu deuten: Der umfassend beplanende, etatistische Charakter des Unternehmens sorgt dafür, dass die Menschen mit Ticketkauf und Einstieg unterwegs versorgt sind und ihnen Tätigkeiten wie Planung, Orientierung und dergleichen abgenommen werden, sie also zum einen im Hinblick darauf sorglos sein können, sie zum anderen aber auch ein Stück Handlungsmacht einbüßen beziehungsweise abgeben. Dies erinnert stark an die Art und Weise, mit der sozialistische Staaten, insbesondere rhetorisch, Bauvorhaben oder andere (sozial-)planerische Projekte angingen (vgl. *Ruth May*, *Der öffentliche Raum: Eine sozialistische Interpretation in StalinStadt*, in: *Christoph Bernhardt/Gerhardt Fehl/Gerd Kuhn* u. a. (Hrsg.), *Geschichte der Planung des öffentlichen Raums*, Dortmund 2005, S. 183–198, hier: S. 192). Daneben scheint, so zeigt die Feldforschung, eine Rolle zu spielen, dass gerade ältere Menschen ihre Tickets in direktem persönlichem oder telefonischem Kontakt beziehen können und sich nicht mit einem digitalen Buchungssystem – wie etwa im Fall einer Flugbuchung – auseinandersetzen müssen. Die Generationszugehörigkeit wirkt hier also gleich doppelt.

98 Vgl. *Ulrich Herbert*, *Geschichte der Ausländerbeschäftigung in Deutschland 1880 bis 1980. Saisonarbeiter – Zwangsarbeiter – Gastarbeiter*, Bonn 1986, S. 7.

99 »Zwei kleine Italiener am Bahnhof, da kennt man sie / Sie kommen jeden Abend zum D-Zug nach Napoli / Zwei kleine Italiener, die schau hinten drein / Eine Reise in den Süden ist für andre schick und fein / Doch die beiden Italiener möchten gern zu Hause sein.« *Conny Froboess/Georg Buschor*, *Zwei kleine Italiener*, 1962.

100 Vgl. *Sarah Nimführ*, *Liminalität*, in: *Timo Heimerdinger/Markus Tauschek* (Hrsg.), *Kulturtheoretisch argumentieren. Ein Arbeitsbuch*, Münster/New York 2020, S. 270–293, hier: S. 272.

kunft in der Fremde, mit Erinnerungen und Plänen im Gepäck, die sich auf den Herkunftsort beziehen. Doch ist man dann dort, ist es die notwendige Arbeit anderswo, die einen wieder wegzieht, um das einmal erreichte Lebensniveau vor Ort unterhalten zu können, womöglich sogar auszubauen.¹⁰¹ Transnationale Migration ist häufig, insbesondere in dieser Phasierung durch Arbeits- und (Heimat-)Urlaubsphasen¹⁰², ein Zustand in der Schwebelage zwischen Herkunft- und Arbeitskontext, Vergangenheit und Gegenwart, Erinnerungen und Wünschen. Sie ist dadurch keineswegs eine Einbahnstraße. Die Mobilitätspraxis des Pendelns schafft hingegen eine Verbindung zwischen Herkunft- und Arbeitskontext.

Die Verkehrsmittel tragen zu dieser Verbindung gleich in mehrerlei Sinn bei: Sie befördern ihre Passagiere nicht nur vom einen an den anderen Ort und zurück, sie führen auch ins »Nicht-mehr« und »Noch-nicht«, in eine liminale Grauzone.¹⁰³ Die Fahrt ist wesentlicher Teil dieser Transformation, die sich unterwegs vollzieht: »Wer mit dem Zug reist, gewinnt eine andere Bedeutung von Strecke und Raum. Der Reisende mit dem Flugzeug steigt in den Himmel und bleibt unbeweglich auf dem Sitz mit Blick auf die Wolken, die ihm auch unbeweglich vorkommen, bis er aussteigt und plötzlich in eine andere völlig neue Umgebung gesetzt wird.«¹⁰⁴ Die Menschen, die hier unterwegs sind – sei es, wie in Hodgsons Passage mit dem Zug, sei es mit dem Bus –, erfahren die Weite, die sie durchmessen, und gewinnen eine Vorstellung der zurückgelegten Strecke; vielleicht nicht in einem räumlichen Längenmaß, so aber doch in Stunden der Entfernung vom bisher Gewohnten.

Insbesondere für den Status transnationaler Migrant:innen und ihrer Praxis in verflüssigten, schnellebigen Zeiten ist es diese ständige Zwischenposition, die ihr Leben maßgeblich ausmacht: Arbeitsmigrant:innen legen und legen Strecken zwischen »hier« und »dort« zurück, sind an beiden Orten in unterschiedlicher Weise präsent sowie auch in verschiedenen, oft mehrfach besetzten Rollen verhaftet und so kaum einhellig deutbar.

So wie Ali Jusufi in seinem Herkunftsort Ehemann, Vater, Sohn, Freund und Nachbar ist, ist er in Dortmund »Gastarbeiter«, Jugoslawe und Fremder, der sich mit der Zeit und dem Familiennachzug in den 1990er-Jahren immer weiter einfügt, aber letztlich immer außerhalb steht.¹⁰⁵ Ähnliches greift für die moldauischen Arbeitsmigrant:innen: Ihre Telefonate und Erzählungen zeigen an, dass sie in Moldova Familie haben, in Generationenfolgen eingebunden sind – und in Deutschland dann in erster Linie als Pflege- und Putzkräfte, Bauarbeiter, Helfer:innen in der Landwirtschaft ankommen, somit in Rollen verstanden und gleichzeitig entindividualisiert sowie degradiert werden.

101 Vgl. Sandu, *Migrația circulatorie ca strategie de viață*.

102 Vgl. Elisabeth Fendl, *Reisen in die verlorene Vergangenheit. Überlegungen zum »Heimwehtourismus«*, in: *Jahrbuch für deutsche und osteuropäische Volkskunde* 41, 1998, S. 85–100, hier: S. 86; Sarah Scholl-Schneider, *Schwellen überschreiten. Heimatreisen als kulturelle Veränderungsrituale*, in: *Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung* 10, 2014, S. 156–170, hier: S. 156.

103 Vgl. Nimführ, *Liminalität*; Arnold van Gennep, *Übergangsriten (Les rites de passage)*, Frankfurt am Main/New York 1986.

104 John Hodgson, *E ardhmja në të kaluarën. Kujtime të Kosovës (Die Zukunft in der Vergangenheit. Erinnerungen an Kosovo)*, Prishtina 2021 [Übersetzung: Lumnije Jusufi].

105 Vgl. Herbert, *Arbeit, Volkstum, Weltanschauung*, S. 220 ff.

Doch im Verkehrsmittel unterwegs sind sie alle zusammen »dazwischen unterwegs«, sodass sich für einen relativ kurzen Zeit-Raum ihre Wege miteinander verweben und Unterschiede ihre Bedeutung verlieren.¹⁰⁶ Es bilden sich durch den Kontakt Praxen des Gemeinsamen – und Narrationen darüber – aus, wie das Teilen des Proviant, das Helfen mit Gepäck oder der Austausch über Erfahrungen und Aussichten zeigen. Dem so gemeinsam gemachten Weg wohnt ein Element des Kollektiven inne: Man ist zunächst noch »unter Seinesgleichen« und so in der Lage, die Fremderfahrung, die mit dem Ausstieg und der Aufnahme der Tätigkeit spätestens eintritt, abzufangen.

Das gemeinsame Zurücklegen des Weges aus dem gleichen Beweggrund macht aus den Zug- beziehungsweise Busfahrenden eine *Fahrgemeinschaft*, die spezifisches Wissen und gemeinsame Codes sowie Praxen teilt.¹⁰⁷ Wenngleich die Erfahrungen Ali Jusufis und seiner Kollegen nicht völlig deckungsgleich mit denen früherer oder späterer Generationen ausländischer Arbeitskräfte in Deutschland beziehungsweise von Deutschen anderswo sein können, so finden sich doch Muster, die den vergemeinschaftenden Effekt des gemeinsamen Zurücklegens einer relevanten Etappe des (Arbeits-)Lebens zwischen »hier« und »dort« offenlegen. Insbesondere der zeitlich absehbare Charakter der Fahrt und der hohe Grad der Differenz der Lebensumstände und Handlungsrahmen in den jeweils unterschiedlichen Kontexten mögen dies noch verstärken.¹⁰⁸

Das Verkehrsmittel als »emotionaler Schutzraum, der die Gruppe wie in einer fest verschlossenen Kapsel befördert«¹⁰⁹ und auch der Weg, auf dem dies geschieht, sind in ihrer Bedeutung für den weitreichenden Transformationsprozess, dem sich (Arbeits-)Migrant:innen in allen Zeiten gegenüberstehen und -sehen, nicht zu unterschätzen. Die ihnen innewohnenden Konnotationen, Praxen und Assoziationen sind Teil der Migration und somit unerlässlich, um die darin bestehenden Bewegungsprozesse und Zielsetzungen, insbesondere in komplexen transnationalen Gefügen, von innen heraus hermeneutisch zu durchdringen. Sie sind als breite Phänomene ideell und materiell greifbar, sodass durch das Heranziehen von originären Oral-History- sowie ethnografischen Perspektiven die Grenzen oftmals unhinterfragter Mikro- und Makro-Modelle empirisch aufgebrochen¹¹⁰ und die einzelnen Lebensverläufe in Entwicklungen eingebettet werden können. Sie umspannen in der Zusammenschau oft mehr, als die Reichweiten der Individuen selbst zulassen: Veränderte Arbeitsmärkte, neue Aspirationen, aber auch Vorurteile, Wandel des Konsumverhaltens, Positionen zu Grenzen und einer fortschreitenden Europäisierung, Genderdynamiken unter Migrationsdruck und dergleichen mehr sind nur wenige Ausschnitte dessen, was sich tiefergehend untersuchen ließe, wenn der (Um-)Weg in die Zeiten vor dem Ankommen in Deutschland und das »Dazwischen«

106 Vgl. Scholl-Schneider, Schwellen überschreiten, S. 159.

107 Vgl. Timo Heimerdinger, Gemeinschaft, in: Brigitta Schmidt-Lauber/Manuel Liebig (Hrsg.), Begriffe der Gegenwart. Ein kulturwissenschaftliches Glossar, Wien/Köln 2021, S. 107–114.

108 Vgl. Bianca Hepp, Ein liminales Dorf. Gemeinschaft und Erwartungen bei Kindern von »(Spät-)Aussiedler:innen«, in: Spiegelungen. Zeitschrift für deutsche Kultur und Geschichte Südosteuropas 18, 2023, H. 1, S. 49–61, hier: S. 60.

109 Scholl-Schneider, Schwellen überschreiten, S. 159.

110 Vgl. Welz, »Sighting/Siting globalization«, S. 203.

in den Blick genommen würde. Im Einnehmen dieser Position kann die Forschung sich – ebenso wie ihre Interaktionspartner:innen – von getrennten, containerhaften Betrachtungen trennen und stattdessen das Plurale und Transnationale betonen, das dem Pendeln zu allen Zeiten innewohnte.