

undisciplined thinking_

2/2020_text

Hannes Haberl _ Eisenbahn

undisciplined thinking_ is a research platform founded by Katrin Solhdju and Margarete Vöhringer. Inspired by Sigrid Weigel's work it explores the tensions between disciplined academic culture and the complex world surrounding us, and facilitates the publication of new, indisciplined analyses through the most hybrid forums of all – the internet.

more_ [undisciplined thinking_](#)

Für Sigrid Weigel, Berlin 2015

Meine erste Eisenbahn fuhr durch Niederbayern. Erst viel später wurde mir bewusst, wie eng ihr mein Leben bis heute verbunden geblieben ist.

Ich meine damit nicht die Kindheitserinnerungen an lange Sonntagswanderungen durch die Hügellandschaft entlang des Inntales, die mir mit der Aussicht auf eine Rückfahrt auf dem durch die Dörfer bummelnden, roten Triebwagen sehr einfach schmackhaft gemacht werden konnten. Ich meine damit auch nicht die damals - in den 60 er Jahren des letzten Jahrhunderts - bereits völlig ausradierte Historie der Bahn in meinem Heimatstädtchen, das seine Entwicklung nach 1860 immerhin der Entscheidung des Bayrischen Landtages für den Bau einer Eisenbahn "in gerader Linie nach Osten" verdankte. Diese Bahnstrecke führte zwangsläufig durch mein Dorf und wurde zur kürzesten Verbindung nach Wien. So kam es, dass der Orientexpress zweimal täglich an unserem unscheinbaren Flecken hielt. Kaiserin Sissi nebst Gefolge machte hier auf dem Weg von Baden-Baden nach Wien halt, ebenso Kaiser Wilhelm vor dem Besuch des österreichischen Kaiserpaars.

Nichts war zu meiner Zeit übrig geblieben vom Glanz der Vergangenheit; nichts, außer ein paar vor sich hin verrottenden, überdimensionierten Bahnhofsgebäuden, die in ihrer klassizistischen Schönheit sehr fremd wirkten im Grauen der umliegenden Nachkriegsarchitektur. Die örtliche Geschichte war für uns Kinder ohnehin mit einem Tabu belegt, vermutlich weil kein Jahr nach Sissis Besuch Adolph Hitler fast in Sichtweite dieser Bahnhofsgebäude geboren wurde.

Mein Blick als Kind konzentrierte sich auf das Naheliegende: Ich erinnere mich noch gut, welche Faszination die Schotterfelder zwischen den Schienenpaaren in mir auslösten - millionenfach aneinandergereihte, von dunklen, öligen Holzschwellen in stereotype Parzellen geteilte Steingärten, ein gigantisches Versailles der dünnen Gräser, eine ins Unendliche schwingende geometrische Struktur, die „mein“ Niederbayern mit der Welt verband: Kühne, monumentale Landschaftsarchitektur, die in präzisen Bögen durch Acker- und Weideland, Industriegebiete, Wälder und Großstädte zieht, deren Verzweigungen Berge durchdringen, Flüsse überbrücken und Kontinente überziehen, um schließlich den gesamten Globus einzuspinnen in ein Netz eiserner Sehnsuchtstrabekel, ein Schienensystem der Ängste und Hoffnungen, der Flucht und der Erwartung, des Verlassen-werdens und des Ankommens. Wagenladungen von Emotionen bewegen sich, seit es die Eisenbahn gibt, Tag und Nacht über meine Schottergärten. Die Protagonisten dieser Gefühle steigen ein und aus, aber ihre Empfindungen bleiben an Bord – sie werden weitergegeben von Passagier zu Passagier - sie gehören zum Zug. Längst haben Sie die Sprache der Eisenbahn angenommen, wir erkennen sie wieder in den Pfiffen der Lokomotiven und in dunkel klackernden Rädern. Endlos umrunden sie, surrend oder fauchend, den Globus, sie verbinden sich zu einer einzigen großen, emotionalen Vibration, die die eisern geschiente Erde einhüllt.

Die kleinen grauen Schotterparzellen zwischen den Schienen waren also die Zen-Gärten meiner Kindheit. In ihnen konnten sich die Augen ausruhen von den schrecklichen Wunden, die das kleinbürgerliche Weltverständnis zu dieser Zeit in den wehrlosen Körper meines Dorfes riss, Schneisen der Vernichtungsmaschinerie des Wohlstandes, die sich durch organisch gewachsene Ecken und Winkel fraßen und ein filigranes System von schiefen Wegen und Häusern, von durch Gewohnheit, Gebrauch, Verfall und Reparatur unverwechselbar und lieb gewordenem, in trostlose, anonyme Supermarktplätze verwandelte, deren neuzeitliche Renovierung mit Kopfsteinpflaster, Bänkchen und Bäumchen die geteerte Wüste doch nur in eine ebenso seelenlose wie sinnentleerte Spielzeugwelt verwandelte....

Immer noch und überall, wo ich heute bin, nehme ich Kontakt auf mit dem Schienenbett. Es ist ein diagnostischer Blick auf den Zustand des Durchblutungssystems globaler Organe, seien es die dicken Schlagadern der großen Hauptbahnhöfe, die schlanken Arterien der Metro in Paris oder die gestauten Venen des Endbahnhofs Warnemünde. Ich fühle mich durch das Schienenbett verbunden mit allen nur denkbaren Orten der Welt - ein solides, aus Hochleistungsstahl gebautes Netzwerk, viel weniger störanfällig als jedes Computersystem.

Eine Eigenheit meines geometrisch strukturierten Netzwerkes ist das von ihm umschlossene Niemandsland. Geformt von den Kreuzungen der Schienenstränge in der Peripherie großer Bahnhöfe sind da die oft winzigen, manchmal auch riesengroßen Gleisdreiecke, die eingekreist von sich verzweigenden Schienenpaaren, scheinbar niemals wieder von einem Menschen betreten werden. Zu klein für den Status eines Natur- oder Landschaftsschutzgebietes entziehen sie sich doch durch ihre perfekte Unscheinbarkeit und Unbrauchbarkeit dem Zugriff menschlicher Aktion. Sie brechen - ganz im Sinne der englischen Gartenphilosophie des 19. Jahrhunderts - aus, aus der formalen Strenge und Gleichförmigkeit meiner Zen-Gärten, sie sind asymmetrische, wilde und geheimnisvolle Orte - deren Zauber sich den Vorbeifahrenden nur zufällig erschließt.

Ich möchte die Analogien nicht zu weit treiben – das Schienennetz der Bundesbahn kann mit anderen komplexen kulturellen Leistungen des Abendlandes nur bedingt konkurrieren. Es begleitet sie aber fast ausnahmslos und es reicht weit über sie hinaus, in die entlegensten und von Kultur unberührten Winkel der Erde, deren Durchquerung nicht selten auf Schienen angewiesen ist. Die Eisenbahn hat die Welt durchdrungen, mit einer fast unheimlichen Intensität und Radikalität. Sie hat dabei metaphorische und allegorische Qualitäten entwickelt, die man einem Waren- und Personenbeförderungssystem nicht unbedingt zugetraut hätte. Sie erzeugt scheinbar Mobilität indem sie uns entlang der hauchdünnen Wasserscheide zwischen Vergangenheit und Zukunft über die Erdoberfläche trägt - jeder einzelne Moment einer Reise ist nur für diesen Bruchteil einer Sekunde Gegenwart. Gerade noch der aufregenden Unvorhersehbarkeit des nächsten Momentes entgegensteuernd, friert er im selben Augenblick ein in der Unwiederholbarkeit einer sich langsam von uns entfernenden Vergangenheit. Und so entpuppt sich die Eisenbahn als eine Großmeisterin der Illusion: Nur sie weiß, dass am Ende jeden Tages ebenso viele Züge hin wie zurück gefahren sein werden und dass wir hoffnungsvoll Reisenden bezahlt haben werden, mit unserem unerbittlich abnehmenden Vorrat an unvorhersehbaren Momenten. Bezahlt für die Neutralisierung aller Bewegungen. Über meinen ewigen Gärten gleitet der unaufhörliche Strom der Illusion und des Vergänglichen, nichts als ein Schatten, der sich mit jedem Zug für Sekunden zwischen das Sonnenlicht und meine Schotterfelder schiebt, ein bittersüßer Hauch, in dem sich die Gräser wiegen, als wenn sie den eilig Reisenden nachwinken wollten ...