

Abgehängt-sein Being Suspended



92 Abgeschnittene Schienen/Cut-Off Rails [Sofern nicht anders angegeben, sind die Fotos in diesem Beitrag von Janna R. Wieland/Unless otherwise credited, the photos in this contribution are by Janna R. Wieland]

148

In Wilhelmshaven steht man insbesondere im Hafengebiet immer wieder vor Schienen, die ins Leere laufen, zugewachsen oder abgeriegelt sind.

- Nationalsozialismus
- Militär
- Spuren

Die rostigen, überwachsenen Schienen an diesen Orten erinnern an die Geschichte des Kriegshafens im Nationalsozialismus^[→Index], an die Werft, an riesige Schlachtschiffe und U-Boote, an Marine-Soldaten und ihre Familien, an die Werftarbeiter*innen und die Zwangsarbeit von Kriegsgefangenen.^[→Index] Aber sie erinnern die *eingesessenen* Wilhelmshavener*innen, Fries- und Wangerländer*innen auch daran, dass früher Schmalspurbahnen^[→Index] bis an die Küstenorte, fast bis zum Strand fuhren. Es bestand sogar eine Bahnlinie quer durch Friesland, Wangerland und bis zum Strand in Schillig, wie eine Abiturklasse aus Jever in einer Projektarbeit (Geschichtskurs des Mariengymnasiums Jever 2005) herausfand. Das Bahnfahren wurde immer dann ausgebaut, wenn es ein militärisches Interesse gab. So wurde die Schilligbahn, die von Jever über Hohenkirchen und Carolinensiel nach Schillig fuhr, 1898 in Betrieb genommen und bis zum Ende des Ersten Weltkriegs ausschließlich für das Militär genutzt. Gleicher geschah im Zweiten Weltkrieg. Zwischen-durch konnten sie auch die Bauern für landwirtschaftliche Produkte und den öffentlichen Personenverkehr nutzen, rentiert hatte sich dies aber nur in den Sommermonaten, aufgrund des Tourismus. Die zweite dunkle Kriegszeit stellte zugleich die Blütezeit des Wilhelmshavener Bahnverkehrs dar, wie ein Wikipedia-Eintrag (Wikipedia 2024) erläutert. Bedingt durch den Status als Kriegsmarine-Standort, fuhr zwischen 1938 und 1939 täglich ein Schnelltriebwagen über die sogenannte *Amerikalinie* von Wilhelmshaven bis zum Lehrter Bahnhof in Berlin. Nach dem Krieg fuhren als sogenannte *Langverbindungen* von den 1950er bis in die 1970er Jahre D-Züge nach Basel oder Zürich; saisonal auch sogenannte *Gastarbeiterzüge* nach Jugoslawien oder Griechenland. Während der Woche der Hannover-Messe gab es sogar 1. Klasse-Wagen im *Messe-Kapitän*-Sonderzug. Der Personenzugverkehr versickerte

In Wilhelmshaven, especially around the harbour, one often finds oneself standing in front of rails that go nowhere or are overgrown or blocked.

The rusty, overgrown rails in these places recall the history of this naval port under imperial rule and National Socialism^[→], the shipyard, the enormous battleships and submarines, the military seamen and their families, the shipyard workers and the forced labour of war prisoners.^[→] But they also remind long-time residents of Wilhelmshaven, Friesland and Wangerland that narrow-gauge rails here once extended to the coastal towns^[→], almost to the shore. There was even a rail line across Friesland, Wangerland and up to the shore in Schillig, as a school class from Jever learned during a project (history class of the Mariengymnasium in Jever in 2005). Train lines were always developed when there were military interests. For example, the Schillig line from Jever via Hohenkirchen and Carolinensiel to Schillig began operation in 1898 and was used exclusively by the military until the end of the First World War. The same thing happened during the Second World War. Between the wars, it was used for agricultural products by farmers and for public transportation, but the latter was only worthwhile in the summer months when there was tourism. The two dark periods of war were the heyday of train travel in Wilhelmshaven as a Wikipedia entry explains (Wikipedia 2024). Because it was a location for the navy, in 1938 and 1939 an express train ran daily on the so-called America Line from Wilhelmshaven to Lehrter Bahnhof in Berlin. After the war, from the 1950s into the 1970s, express trains made so-called

● National Socialism

● Military

● Traces



93 Überwachsene Schienen/
Overgrown rails



94–95 Baum in Schiene/
Tree in Rails



in der Region in den 1970er Jahren, man bekannte sich zum Auto (vgl. Kopper 2007). Die Anbindung an die touristischen Küstenorte, die dortigen Mutter-Kind-Kurheime und Rehabilitationseinrichtungen sowie der Fährverkehr zu den Inseln sollte möglichst mit dem privaten PKW oder, wenn dies nicht möglich war, dem Taxi oder dem *Tidebus*^[1] bewältigt werden. Dies führte zur Schließung der Bahnlinien und Aufgabe der Bahnhöfe an der Küste und, damit verbunden, zur Aufgabe von deren Hinterland. Auch auf dem Land blickt man oftmals auf verrottende Schienen.^[→ Index] So wie hier in Wiefels:

Einer der Hauptansprechpartner der *Wasteland?*-Forscher*innen im Dorf Wiefels^[→ Index; → Was dem Verschwinden anhaftet, S. 154] konnte, als die Bahn noch fuhr, aus

- 1 Ein an die Tide angepasster Busverkehr, der den Bahngesetzten (eigentlich) ermöglichen soll, die Fähren zu den Inseln zu erreichen.
- Verwitterung
- Verschwinden

long-distance connections to Basel and Zurich; seasonal so-called guest worker trains travelled to Yugoslavia and Greece. During the week of the trade fair in Hannover, there were even first-class cars with the 'Messe-Kapitän' (Fair Captain) special train. In the 1970s, passenger traffic in the region fizzled out as people switched to cars (see Kopper 2007). Connections for tourists to coastal towns, the mother-and-child cures and rehabilitation facilities there, and ferry traffic to the islands was supposed to handle as far as possible with private automobiles or, when that was not feasible, taxis or the *Tidebus*.^[1] This led to the closing of train lines and abandonment of stations on the coast and, along with them, the abandonment of the hinterlands. In the countryside, too, one is often looking at decaying rails.^[→] For example, here in Wiefels:

One of the main contacts in the village of Wiefels for the *Wasteland?* researchers^[→] was able to look out the window and see the train in the distance in time to catch it, when the train was still running. Today, all that is left here are some of the old Klöckner rails from 1941, which are gradually falling apart. Those who have no car or cannot drive because they do not yet or no longer have a driver's licence can only hope that the local public transport will arrive, at least when school is in session.

In a conversation after a chance encounter at the train station in Jever^[→], ● Chance
where some trains still stop today, an elderly man told researcher Janna R. ● By the Sea, p. 24

- 1 Buses scheduled around the tides that are supposed to make it possible for (would-be) train travellers to reach the ferries to the islands.

- Weathering
- Disappearing
- What Sticks to the Disappearing, p. 154

dem Fenster schon aus der Ferne die Bahn sehen, um sie rechtzeitig zu erwischen. Heute liegt an dieser Stelle nur ein restliches Stück der alten Klockner Schienen von 1941, die allmählich zerfallen. Und die, die kein Auto haben oder nicht fahren können und ihren Führerschein noch nicht oder nicht mehr haben, hoffen, dass der ÖPNV dann auch kommt, zumindest zu Schulzeiten.

● Zufall

● ● Affektive Relationalität,
Anhaften
● Affekträume

Bei einem Gespräch, das sich bei einer zufälligen [→ Index; → Am Wasser, S. 24] Begegnung auf dem Bahnhof in Jever (an dem auch aktuell noch einige Züge halten) ergab, erzählt ein älterer Mann der Forscherin Janna R. Wieland, welche emotionalen – affektiven – Beziehungen ihn mit dem heruntergefahrenen Bahnverkehr verbinden. [→ Index; → Glossar] Er sagt:

Die Treppe ist noch von damals. Das hier, die Überdachung, wo Sie sitzen, ist erst später dazu gekommen. In den 1990er Jahren gebaut. Damals gab es auch eine Fußgängerunterführung. Wissen Sie, man kann das nicht wissen, Sie kommen hier hin und denken das ist so oder so, der Unterschied ist, es gibt Zeitzeugen wie mich [...] früher gab es hier drei Gleise, komplett angebunden, die ganze Küste bis Carolinensiel [...] jetzt nur nach Esens und dann eine Lücke [...] die ärgern sich heute. Wegen der Privatisierung der Bahn. Stellenabbau. Früher haben hier vier Mitarbeiter*innen gearbeitet. Ich konnte von München bis an die Küste durchfahren. Jetzt ist alles elektronisch. Früher stand da hinten jemand und hat die Schranken gekurbelt. Jetzt, wenn die Elektronik ausfällt, sind hier alle aufgeschmissen. Die Elektronik kommt an ihre Grenzen, da machen wir uns abhängig und sind nicht mehr handlungsfähig [...]. (Wieland, Feldnotizen 02.10.2021)



96 Bushaltestelle Endzeteler und Funnixer Straße/Bus Stop at the Intersection of Endzeteler and Funnixer Street

Er lässt den Blick schweifen, über das eine Gleis, das es heute noch gibt, und dann etwas weiter nach hinten, auf die zwei weiteren Gleise und den damaligen Bahnsteig, die zwischen Bäumen und Bewachsung kaum noch erkennbar sind. Es ist still, der Wind strömt leise durch die Hitze. „Die Natur hat sich das jetzt seit ca. 20, 30 Jahren alles zurückgeholt. Auf dem dritten Gleis wachsen jetzt Birken“ (ebd.). Der alte Bahnsteig ist noch zu sehen, aber fast verschwunden.^[→ Index] Er spricht weiter:

Ich war früher Kapitän [...] als ich 1959 das erste Mal in Hamburg den Geruch einer Dampflock/Dampfmaschine gerochen habe und [...] der Klang, das werde ich nicht vergessen. Das könnt ihr euch nicht vorstellen, da ihr keine Zeitzeugen seid. Fakt ist, dass man diese Momente, das Gefühl, das damit verbunden ist, nicht einfangen kann. Wir können es nur erzählen [...]. (ebd.)

Das Gefühl des Abgehängt-Seins ist nachvollziehbar. Die Deutsche Bahn hat Wilhelmshaven im Kontext der Bahnreform (Schell 2009) ganz real *abgehängt*, als sie ihren Personenzugverkehr nach Wilhelmshaven mit Aufgabe des Interregio-Verkehrs 2002 einstellte. Interessant ist, dass dies immer noch so ist. Immerhin soll Wilhelmshaven eine der zentralen Energie-Drehscheiben Deutschlands werden (vgl. Erb 2024). Obwohl der Schienenverkehr jetzt endlich elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut ist, wird Wilhelmshaven nicht von der Deutschen Bahn, sondern von der Nordwestbahn, und zwar mit erheblichen Zugausfällen aufgrund von Personalknappheit, angefahren.

Wieland about the emotional – affective – relationships that connect him to the scaled-down train traffic.^[2]

- Affective Relationality, Stickiness
- Affect Spaces

He says:

This stairway is still original. That, the roof where you are sitting, was added later. Built in the 1990s. At that time, there was also a pedestrian underpass. You know... you can't know that, you come here and think that is like this or like that, but the difference is, there are eyewitnesses like me... there used to be three tracks here, completely connected, the whole coast up to Carolinensiel... now just to Esens and then a gap... people get annoyed today. Because of the privatization of the train system. Staff reductions. Four people used to work here. I could travel straight from Munich to the coast. Now everything is electronic. In the old days, somebody stood back there and cranked the barriers. Now, when the electronics fail, and everyone here is in fix. Electronics are reaching their limits, because we are dependent on them and no longer able to act. (Wieland, Field Notes, 2 October 2021)

He looks around, across the one platform that's still standing, and then a little further back, at two more tracks and the platform from back then, barely visible amidst the trees and growth. It is quiet; the wind streams quietly through



97 Bahnhof/Train Station



98 Schienen in Wilhelmshaven/Rails in Wilhelmshaven



99 Schienen in Jever/Rails in Jever

the heat. 'Nature has taken everything back for around twenty or thirty years now. Birches are growing on the third track now' (*ibid.*). The old track can still be seen but has almost disappeared.^[+] He continues:



Infrastructure

I used to be a captain...in 1959, when I first smelled a steam locomotive in Hamburg and...the sound, I will never forget it. You can't even imagine it, because you didn't witness it. The fact is you can't capture those moments, the feeling associated with them. We can simply tell the tale. (*ibid.*)

The feeling of being suspended is understandable. Deutsche Bahn truly left Wilhelmshaven suspended in the context of its reform when it ended passenger train travel to Wilhelmshaven by abandoning Interregio service in 2002. It is interesting that this is still the case. Be that as it may, Wilhelmshaven is supposed to become a central energy hub for Germany (see Erb 2024). Although the trains have finally been electrified and a second track added, Wilhelmshaven is not served by Deutsche Bahn but by Nordwestbahn, and many trains are cancelled for lack of personnel.