

■ Titelthema i2030

Kriege, Krisen und Klientelpolitik - 70 Jahre Kollateralschaden Eisenbahn

aus SIGNAL 05-06/2018 (Dezember 2018/Januar 2019), Seite 7-8 (Artikel-Nr: 10004177)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Seit der Eröffnung der ersten preußischen Eisenbahn 1838 war die Branche von zügellosem Wachstum geprägt. Nach Erlass des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen am 28. Juli 1892 war fast jedermann in der Lage, Anschlussverbindungen zum königlich preußischen Eisenbahnnetz herzustellen. Überall wurden Strecken gebaut. Kaum ein Städtchen, das etwas auf sich hielt, konnte auf einen Bahnanschluss verzichten. Noch heute zeugen in vielen Orten Straßennamen von Bahnhöfen und Bahndämmen, wo schon lange keine Räder mehr rollen. Erst der Zweite Weltkrieg setzte dem ein jähes Ende. Viele Nachschubwege wurden entweder von den Alliierten zerbombt oder von den sich zurückziehenden deutschen Truppen zerstört. Viele der Schäden wurden nach dem Krieg zunächst nur notdürftig repariert. Je relevanter eine Strecke für den alliierten Truppentransport, desto besser und schneller.

Jedoch ging beim Wiederaufbau nicht jede Besatzungsmacht gleichermaßen nachhaltig vor. Eher im Gegenteil. Insbesondere in der sowjetischen Besatzungszone wurden viele intakte Gleisanlagen als Reparationsleistung abgebaut und gen Osten abtransportiert. Viele Strecken verschwanden dabei zeitweise gänzlich von der Landkarte. Etliche wurden zunächst teilweise eingleisig, später dann zweigleisig wieder aufgebaut. Bisweilen zog sich das bis in die 1980er Jahre hin. Noch heute leiden insbesondere S-Bahn-Teilstrecken, aber auch Regionalzug-Linien unter der Eingleisigkeit.

Nach dem Krieg ist vor dem Krieg

Nach 1945 kam der Kalte Krieg. Dieser mündete schließlich in die Teilung der Besatzungszonen in zwei deutsche Staaten und letztendlich in die Abschottung durch eine Mauer. Am 13. August 1961 wurden viele noch bzw. wieder bestehende Verbindungen zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland nebst West-Berlin gekappt. Da die Deutsche Reichsbahn im Osten schon in den 1950er Jahren einen Eisenbahn-Außenring um West-Berlin zog, war ein Anbinden von Ost-Berlin an die im Westen der DDR befindlichen Bezirke Schwerin, Magdeburg, Potsdam, Halle und Leipzig ohne weiteres möglich.

Das S-Bahn-Netz wurde zweigeteilt. Während man im Osten den Verkehr stückchenweise ausbaute, wurde in West-Berlin die S-Bahn regelrecht boykottiert, um den Devisenfluss durch Fahrgeldeinnahmen in den Osten zu behindern. Parolen wie „Der S-Bahn-Fahrer zahlt den Stacheldraht“ bewegten die Menschen zur BVG, die ab 1961 umfangreich Parallelverkehre einrichtete, um die Menschenmengen der S-Bahn [...]

Dieser Artikel ist zum Zeitpunkt der PDF-Erstellung nicht komplett im Internet bzw als Download verfügbar gewesen. Sie finden ihn aber im oben angegeben SIGNAL, erhältlich in vielen Zeitschriftenläden, Bahnhofsbuchhandlungen und direkt im GVE-Shop (Bhf Lichtenberg, Empfangsgebäude Untergeschoss).

Oder Sie bestellen sich das SIGNAL immer aktuell nach Hause:

Im Internet unter:

signalarchiv.de/abo

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004177>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten