

Vorwort

Verkehrswege haben den Sinn, Verbindungen zu schaffen. Die industrielle Entwicklung im vorigen Jahrhundert, die mit ihr einhergehende Arbeitsteilung, aber auch ein wachsendes Reisebedürfnis der Menschen verlangten nach besseren Verbindungen. Die Fortschritte der Technik schufen die Voraussetzungen für neue Verkehrswege, für die Eisenbahnen. In wenigen Jahrzehnten bildeten sie engmaschige Netze, womit schon damals die Grundlagen geschaffen wurden für den heutigen hohen Standard unserer Zivilisation. Die Eisenbahn stellte Verbindungen her von Ort zu Ort, von Stadt zu Stadt, von Land zu Land. Die blanken Schienen der Gleise symbolisieren noch heute das Verbindende.

Nichts indessen bleibt stets unverändert. Neue technische Möglichkeiten, Materialien, Rohstoffe, neue Ansprüche des Menschen, neue Lebensgewohnheiten drängen nach neuen Entwicklungen. Wie hat in wenigen Jahrzehnten allein das sprudelnde Erdöl die Verkehrsverhältnisse, unser Leben, die Welt verändert. Die Asphaltbänder von Straßen und Autobahnen ließen blanke Schienen rosten. Neue Verbindungen lösten die alten ab.

Aber bisweilen sind es auch die Verbindungen selbst, die plötzlich unerwünscht sind. Gespenstisch in Erinnerung bleiben die Bilder von gesprengten Eisenbahnbrücken, die dem Feind keine Verbindung lassen sollten. Und wo als Folge eines Krieges neue Grenzen gezogen, Länder und gewachsene Strukturen zerschnitten, Menschen gleichen Namens, gleicher Sprache, gleicher Nationalität mehr oder minder willkürlich getrennt werden, lassen sich eben die neuen Realitäten nur schaffen, wenn die alten Verbindungen verschwinden. Die Symbolkraft der Schienen wendet sich vom Verbindenden ins Gegenteil, schafft ein Sinnbild der Trennung.

Neue Realitäten bestehen seit Ende des Zweiten Weltkrieges auch in Deutschland. Sie haben ebenfalls mit der Trennung von Verbindungen begonnen. Zwischen Lübeck und Hof gehörten dazu auch nahezu fünfzig Eisenbahnstrecken. Heute, im vierten Jahrzehnt nach den entscheidenden Ereignissen Mitte der vierziger Jahre, läßt sich das Schicksal jener Strecken als weitgehend abgeschlossenes Kapitel der Eisenbahngeschichte ansehen. Was die gewaltsame Stilllegung durch die neue Grenze nicht bewirkt hätte, wäre vielerorts durch den Strukturwandel im Verkehr ohnehin eingetreten: der Individualverkehr mit dem Auto hätte einer großen Zahl jener Strecken, den Neben- und Kleinbahnen zumal, ihre Existenzgrundlage entzogen und allenfalls eine Omnibuslinie übriggelassen. Selbst wenn Deutschland eines Tages wie-