

geheißen, von 1569, die sogar 36 Hitz Eisen trieb, und schließlich von der berühmten Tanzerin mit dem aufgeprägten Wappen des Bischofs Ernst von Mengersdorf, die 55 Zentner wog und 1589 vom Forchheimer Zeugmeister Reichbrun geschaffen worden war. Selbstverständlich standen neben diesen Riesengeschützen noch zahlreiche andere Kanonen, so Mörser, Kartäulen und Feldschlangen, schußbereit, und welcher Soldatenhaufe ihre Feuerkraft zu spüren bekommen hätte, möchte wohl solche Begegnung mit dem „Tod von Forchheim“ nimmermehr vergessen haben. Böte sich nicht mit derartiger Überlegung des Rätsels Lösung an?

Schließlich und endlich könnte auch noch der derbkräftige Beiname der alten Forchheimer, der da Mauersch . . . ßer lautete, mit ins Spiel gebracht werden. Er geht bekanntlich auf das Jahr 1553, auf eine harte Zeit für die hochstiftische

Einwohnerschaft wie für die bischöfliche Festungsstadt zurück, in welcher der brandenburgische Markgraf Albrecht Alcibiades mit allen Mitteln versuchte, Forchheim wie bereits 1552 erneut in die Hand zu bekommen. Auf doppelte Weise wurde aber, wie es die Fama wissen will, den Angreifern begegnet: Durch das schreckliche Feuer der Kartäulen und durch die blanken Kehrseiten der Verteidiger, die sich auf den Brustwehren gereiht hatten. Da wandten sich die Soldaten doch lieber zur Flucht, als solchem „Tod“ länger ins erschreckende Antlitz zu blicken. Sie kamen auch niemals mehr, und selbst in späteren Tagen noch hatten zur Belagerung anrückende Feinde heillosen Respekt vor der Abwehrkraft der Festung, das heißt vor dem dräuenden „Tod von Forchheim“.

Alfred Frank (†), Paradeplatz 23, 8550 Forchheim

Wilhelm Barthel

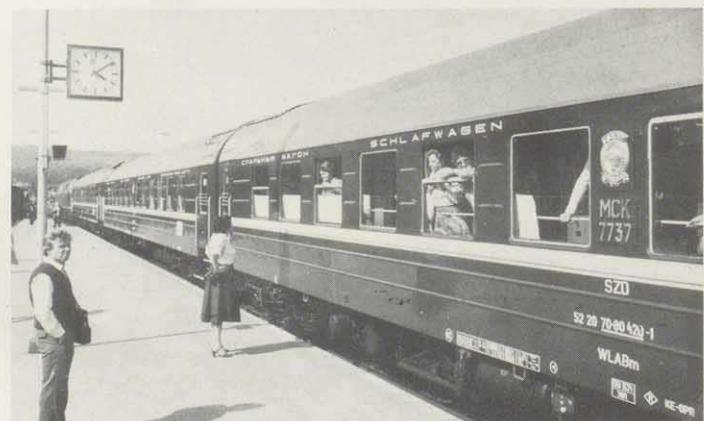
Original-Sonderzug der Transsibirischen Eisenbahn fuhr erstmals in der Eisenbahngeschichte durch Franken

Am 14. Mai 1982 verließ eine Originalgarnitur des Transsibirien-Expresses den



Noch ungewohnt auf deutschen Strecken ist das Emblem der russischen Staatsbahnen

Stuttgarter Hauptbahnhof zu einer Sonderfahrt nach Chabarowsk in Ostsibirien. Auf seiner Fahrt durch Franken hatte der Zug Aufenthalte in Ansbach, Nürnberg, Bayreuth, Neuenmarkt-Wirsberg und



Der Transsibirien-Expresß in Bayreuth

Hof. Die sieben Sonderwagen der 1. Klasse verfügen über Abteile mit je zwei Betten und eigenem Waschbecken. Sie können zusammen etwa 120 Reisende aufnehmen. Im russischen Grenzbahnhof Brest werden noch drei Speisewagen und ein Wagen für das Versorgungspersonal angehängt. Gleichzeitig erfolgt dort die Umrüstung der Schlafwagen von der Normalspur (1435 mm) auf die russische Breitspur (1524 mm). Der Zug fährt mit den Reisenden in eine Betriebswerkstatt ein. Dabei wird der Gleisabstand allmählich soweit vergrößert, daß er gerade noch für die Normalspur befahrbar ist. Damit die Dreh-Fahrgestelle nicht abrutschen, sind innerhalb der Schienen sogenannte Zwangsführungsschienen angebracht. Der Gleisabstand ist nun die kleinstmögliche Weite der Breitspur. Nach dem Versperren der Türen, Auseinanderkuppeln der Wagen und Lösung der Fahrgestelle werden die Wagen mitsamt den Reisenden mit

Hebeböcken von den Fahrgestellen abgehoben. Dann werden die Fahrgestelle für Normalspurweite abgezogen und die Breitspur-Fahrgestelle von der anderen Seite nachgeschoben. Nach Absenken der Wagen werden die technischen Verbindungen wiederhergestellt und gleichzeitig die russischen Kupplungen zur Wagenverbindung montiert. Der ganze Vorgang dauert etwa 30 - 45 Minuten, ohne daß die Reisenden die Wagen verlassen müssen. Bei der Ausfahrt aus der Betriebswerkstatt wird der Gleisabstand nochmals geringfügig erweitert und auf das ganze Maß der russischen Breitspur gebracht.

Die Schienenstrecke der von einem Reisebüro veranstalteten Sonderfahrt beträgt insgesamt 11130 km. Rechnet man die Besichtigungsaufenthalte in Warschau, Minsk, Moskau, Novosibirsk und Irkutsk ab, so ergibt sich eine reine Fahrzeit von 10 1/2 Tagen. Das letzte Teilstück der Transsibirienstrecke mit 760 km von Chabarowsk am Amur nach Wladiwostok am Pazifischen Ozean ist nicht mehr Bestandteil dieser Reise, da sie wohl durch militärische Sperrgebiete führt.

Die ersten Projekte für eine transsibirische Bahn erschienen in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts; die Arbeiten begannen aber erst in den 90er Jahren. 1905 war die durchgehende Schienenverbindung zwischen Moskau und Wladiwostok verwirklicht. War der westliche Teil der „Transib“ der Erschließung und Entwicklung Sibiriens gewidmet, so entstand der ostwärtige Teil vorwiegend aus strategischen und politischen Gründen; er führte allerdings durch die Mandschurei, also über chinesisches Territorium. Nach dem unglücklichen Ausgang des russisch-japanischen Krieges (1904/05) wurde 1908 mit dem Bau der weiter nördlich verlaufenden Amur-Strecke über Chabarowsk begonnen, die endgültig 1916 fertiggestellt wurde.

Fotos vom Verfasser

Wilhelm Barthel, Beerbach, Im Lohe 7, 8560 Lauf

Alfred Dietz

Erntezeit

Erntezeit,
jubeln die Grillen
im Sirrgras.
Proben die Stare
die Abschiedsfuge,
wiegt der Wind sich
im Nebel
unter den Weiden am Bach.

Nach dem Glockenruf
falten die Bauern
die Hände,
krümmen den Rücken
zum Dankgebet
für des Sommers
fruchtreiche Ernte.

Alfred Dietz, Gewerbestudienrat a. D., Hindenburgstr. 19, 4980 Bünde 1