

# Eisenbahn-Seminar 1985

Den äußeren Anlaß für dieses Seminar, das der Unterzeichnete vor einigen Jahren angeregt hatte, bot das 150jährige Eisenbahnjubiläumsjahr 1985. Die tiefere und für den Frankenbund maßgebende Tatsache war aber, daß mit der Inbetriebnahme der Ludwigseisenbahn Franken als älteste Eisenbahnlandschaft Deutschlands ins Licht der neueren Geschichte trat. Für die Konsequenzen aus dieser Entscheidung war Bayern, das sich schon bis zur Jahrhundertmitte als eines der führenden Eisenbahnländer des europäischen Kontinents auswies, maßgebend. Mit der Begründung der Ersten Bayerischen Staatsbahn nach Hof, aber auch der bald folgenden Zweiten Bayerischen Staatsbahn von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg, erfolgten die entscheidenden Schritte; auch hier bildete Franken die Ausgangsposition. Es geht nicht nur um das technikgeschichtliche Phänomen der Eisenbahn, sondern auch

um die vielschichtigen Probleme zwischen Bautradition und Staatsarchitektur, Industriekultur und neuerer Denkmalpflege. Auch die Nachkriegszeit gewinnt in Franken mit den Problemen der veränderten politischen Landschaft bis zur Zonengrenze hohe Aktualität, wie es besonders das Beispiel der "Werra-Bahn" verdeutlicht. Neben solchen mehr zeitgebundenen Problemen wurde übergreifend auch die künstlerische Bedeutung der Eisenbahn mit einbezogen.

Zwei seiner Seminarbeiträge brachte der Unterzeichnete in Kurzfassung, da sie bereits an anderer Stelle (Schönere Heimat, 74. Jg. 1985/Heft 3; Frankenland, 37. Jg. Dezember 1985/Heft 10) ausführlich behandelt sind.

Auf diese Weise war es möglich, den erstmaligen Veröffentlichungen seiner Mitreferenten mehr Raum zu geben.

Dr. Ernst Eichhorn

Ernst Eichhorn

## Die Eisenbahn – ihre kulturgeschichtliche Bedeutung

(Kurzfassung)

Hinweis: Extrakt der beiden Aufsätze des Verfassers in "Schönere Heimat" Jg. 1985/Heft 3 Seite 149 ff. und "Frankenland" Jg. 1985 Heft 12 Seite 335 ff.

Die Eisenbahn ist zweifellos zum Symbol der Industriekultur und des Fortschritts geworden. Wie kein anderes Phänomen wirkte sie sich auf alle Lebensbereiche des 19. Jahrhunderts aus. –

*Geleise* kannte man schon bei den Römern, insbesondere auf den Alpenstraßen. Der mittelalterliche Bergwerksbetrieb verfügte zumindest über Beförderungswagen auf Holzschienen. Voraussetzungen des Ei-

senbahnzeitalters waren jedoch die Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt um 1780 und der Dampfwagenversuch des französischen Ingenieurleutnants Cugnot.

Entscheidend wurde der Übergang von der *stationären* Dampfmaschine zur *beweglichen* Dampfmaschine. Aus ihr entwickelte sich die *Lokomotive* (hervorgegangen aus dem lat. loco-movere = sich vom Ort bewegen). Erste Versuche von Richard Trevithick blieben zunächst erfolglos, weil der Schienenbau ungenügend war. Erst seit der Erfindung tragfähiger Schienen, die mit

---

Zum Umschlagbild: Am 18. November 1903 verlief die Probefahrt einer Lokomotive auf der Lokalbahnstrecke Schweinfurt–Gerolzhofen ohne Beanstandung, so daß sie am 23. November eröffnet werden konnte. Auf dem Bild: Ankunft in Gochsheim (Lkr. Schweinfurt) Archivfoto