

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 Betriebswerkstätte 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 Betriebswerkstätte 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

## Die Tauchersreuther Linde

### Frankenbundgruppe rettet Naturdenkmal

Am Westrand des Höhendorfes Tauchersreuth, eines Ortsteils der Stadt Lauf a. d. Pegnitz, steht, weithin die Landschaft beherrschend, eine mächtige Linde. Ursprünglich bildete sie mit zwei weiteren Bäumen eine Gruppe, die den Namen „Drei Linden“ trug. Unter dieser Bezeichnung wurde die Baumgruppe bereits im Jahre 1911 in das „Verzeichnis der schutzwürdigen Naturgebilde im Bezirksamt Lauf“ eingetragen.

Nach dem letzten Krieg fiel einer der drei Bäume einem Sturm zum Opfer. Einige Jahre später wurde eine weitere Linde durch unverständliche, von Menschenhand vorgenommene Verstümmelung vorsätzlich zum Aussterben gebracht. Der Stamm wurde über dem Wurzelhals ringsherum vollkommen von der Rinde entblößt, so daß der Baum langsam dahinsiechte, dürr wurde und schließlich gefällt werden mußte<sup>1)</sup>. Diese verabscheuungswürdige Methode wird als „Ringeln“ bezeichnet.

Eine Linde jedoch ist bis heute erhalten geblieben. Sie hat eine Höhe von gut 30 Meter erreicht, der Stammdurchmesser über dem Wurzelhals beträgt 1,30 Meter. Das Alter wird auf 250 Jahre geschätzt. Dieses Naturdenkmal prägt die aussichtsreiche Höhenlandschaft bei Tauchersreuth und verbindet sich mit der Dachlandschaft des Ortes, die von wuchtigen, ziegelgedeckten Steildächern der Bauernhäuser und Scheunen bestimmt wird, zu einer typisch fränkischen Dorfansicht.

Die zur Erhaltung des Baumes dringend notwendigen Pflege- und Sicherungsarbeiten wurden im November 1981 durchgeführt. Der Auftrag dazu war von der Frankenbundgruppe „Freunde des Neunhofer Landes“ vergeben worden, die auch die Kosten zur Hälfte trug, der Rest wurde von der Stadt Lauf übernommen. Neben Ausschneiden und Kürzen von



Foto: Verfasser

Astwerk waren vor allem statische Maßnahmen erforderlich. Dazu gehörten die gegenseitige Verankerung der Kronenteile und die Sicherung des Stammkopfes gegen Aufspaltung durch Einbau von Stabilisierungsbolzen sowie die Einkürzung der Krone um etwa 20 Prozent. Die Arbeiten wurden fachgerecht ausgeführt, so daß die charakteristische Gestalt des Baumes erhalten blieb. Die mächtige Linde wird somit auch weiterhin Blickpunkt auf dem Tauchersreuther Höhenzug sein.

<sup>1)</sup> Hoffmann, Karl: Naturschutz im Laufer Land, in: Fundgrube, heimatkundliche Beilage der Pegnitz-Zeitung, Jhg. 22, Nr. 5, S. 39 ff.

Foto: Verfasser

Wilhelm Barthel, Beerbach, Im Lohe 7, 8560 Lauf