

werden läßt, das unaufdringlich ein Gesamtbild der Rhön zeichnet. Diese Briefe sind an seinen Schwager Friedrich von Knobelsdorff gerichtet, dessen Wißbegierde den Anstoß zu diesem Buch gab, der aber auch mit gut ausgewählten, technisch gekonnten Fotos einen wesentlichen Beitrag zu diesem Werk leistete. Zieglers Sprache, jedweder Pathetik und Romantisierung abhold, aber immer wieder Anekdoten und andere Ereignisse wie bunte Blumen am Wegrande aufblühen lassend, macht das ganze zu einem Lesevergnügen, wozu auch sein etwas unterkühlter Humor beiträgt, der zuweilen wie ein leises – hie und da auch ironisierendes – Lächeln durchschimmert. Der Titel *Abseits der breiten Wege* trifft, so gesehen, nicht nur auf die Pfade zu, die Ziegler mit seinen Lesern wandert, sondern auch auf die literarischen Stilmittel, die dieses Buch prägen und auszeichnen. Es ist ein unverzichtbares Werk für alle, welche die Rhön lieben oder lieben lernen wollen. Man muß kein Prophet sein, wenn man behauptet, seine 3. Auflage wird nicht die letzte sein. Josef Kuhn

Ernst Brauns: **Ein Dorf in Böhmen**. Die Geschichte einer Landschaft und ihrer Menschen, Kolb-Verlag, Karlstein am Main 1986, 464 Seiten, 36,- DM

"Ein Dorf in Böhmen", das ist Schwaderbach im westlichen Erzgebirge, im Bezirk der Musikstadt Graslitz. Im hohen Mittelalter von nordbairischen Einwanderern unter Führung der Zisterziensermönche von Waldsassen gegründet, er-

lebte der kleine Handwerker- und Bergbauort eine wechselvolle Geschichte, die für die deutschen Einwohner 1945 abrupt endete. Diese Geschichte seiner alten Heimat hat der heute in Aschaffenburg lebende Schriftsteller Ernst Brauns (Jahrgang 1921) für "die leicht vergeßliche Nachwelt" in einem umfangreichen historischen Roman heraufbeschworen. Im Stile von Gustav Freytags "Ahnem" teils chronikalisch referierend, teils dramatisch erzählend entfaltet der Verfasser ein Epochenpanorama, das im späten Mittelalter beginnt und über 30jährigen und 66er-Krieg, über Industrialisierung, Ersten Weltkrieg und Gründung der Tschechoslowakei bis zu Sudetenkrise, Zweiten Weltkrieg und Vertreibung führt. Stets versteht es Brauns, Strömungen und Ideenbewegungen der Zeiten im Schicksal einzelner, einfacher Menschen des Dorfes, ihrem Leben und Arbeiten zu spiegeln. Er tut dies auf einer soliden, sauber recherchierten Quellengrundlage, mit einem klaren, nicht von Ressentiments verstellten Blick, überhaupt ohne jede Schulmeister-Attitüde. Seine schlichte, vielleicht gerade deshalb so packende, kräftige Sprache trifft stets den Ton. Brauns Erzähltalent wird beflügelt von der Liebe, die er für sein Thema hegt. Einer Liebe, die sich bei allem Willen zur "großen Linie" auch auf kleinste Details erstreckt. Gerade heute, da "Alltagsgeschichte" so hoch im Kurs steht, verdient ein Buch, das so realistisch und spannend vom dörflichen Leben handelt, nicht nur bei Ernst Brauns sudetendeutschen Landsleuten Beachtung. -W-

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