

Botschafter in Bonn, Jitzhak Ben-Ari, und Landesrabbiner i. R. Nathan Peter Levinson (Heppenheim).

Mahnung sein und Trauer wecken: Das auf diese Intention gerichtete umfassende Gesamtkonzept macht die Nürnberger Ausstellung zu einem zentralen Ereignis im bundesweiten Geflecht der Erinnerung an die Menschen jüdischen Glaubens, die vor

50 Jahren in unser aller Namen gedemütigt, vertrieben oder ermordet worden sind.

Die Ausstellung ist vom 25. 10. 1988 bis 22. 1. 1989 täglich geöffnet von 9.00 bis 17.00 Uhr, donnerstags von 9.00 bis 21.30 Uhr.

"Der Franken-Reporter" – Fremdenverkehrsverband Franken e.V., Postfach 269, 8500 Nürnberg 81

Ernst Eichhorn

Die Fränkische Museumseisenbahn und ihre Pläne

Gesamtsituation

Im gleichen Maß wie der Dampfzugverkehr in Deutschland reduziert wurde, entstanden in Nord-, West- und Südwestdeutschland Vereine und Privatinitiativen, die im Rahmen von Museen und Museumsbahnen eine "Renaissance der Dampfbahn" auslösten. Das benachbarte Österreich war schon seit längerem von dieser Tendenz ergriffen worden. Die dort zu verzeichnende Wirkung auf das Publikum ist bis zum heutigen Tage ungebrochen geblieben. Auch in Bayern gab es mehrere Unternehmungen, die von dem Idealismus der Vereinsmitglieder, aber auch von der Unterstützung der beteiligten Gemeinden entscheidende Starthilfe erfuhren. Denken wir etwa an die neu gepflegten Lokalbahntraditionen auf den Strecken Fünfstetten – Monheim oder im geologisch so interessanten Urdonautal von Dollnstein über Konstein nach Rennertshofen.

Mittelfranken – Deutschlands älteste Eisenbahnlandschaft

Demgegenüber traten die Aktivitäten in Franken, abgesehen von der seit Jahren in der Fränkischen Schweiz verkehrenden Wiesenttalbahn zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle, ziemlich zurück. Die Motivation zur Gründung des *Vereins Frän-*

kische Museumseisenbahn resultierte aus dem Bewußtsein, ausgerechnet in Mittelfranken als Deutschlands ältester Eisenbahnlandschaft fast alle Erinnerungen an die Dampfbahn getilgt zu sehen. Immerhin verkehrte hier einmal Deutschlands erste Dampfeisenbahn, die *Ludwigseisenbahn*, von 1835 als Lokalbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Und die erste Bayerische Staatsbahn nahm nicht in München ihren Ausgang, sondern führte von Augsburg über Nürnberg und Bamberg nach Hof als eine der ersten Fernstrecken des europäischen Kontinents. Und nicht in München, sondern in Nürnberg wurde das erste massive Bahnhofsgebäude in Bayern unter Zustimmung König Ludwigs I. in neugotischen Formen errichtet. Schloß sich nicht alsbald in Bamberg, mithin abermals in Franken, die Zweite Bayerische Staatsbahn über Schweinfurt und Würzburg nach Aschaffenburg an? Und illustriert nicht die Errichtung des ersten bayerischen Bahntunnels bei Erlangen (1841/44) noch einmal, parallel zum Ludwig-Donau-Main-Kanal, die zentrale verkehrsgeographische Bedeutung des mittelfränkischen Raumes? Hier befand sich damals die Plattform für Bayerns verkehrspolitische Hegemonie als eine der führenden Eisenbahnnationen des europäischen Kontinents um 1850.

Die Gründung des Vereins Fränkische Museums-Eisenbahn

Auf solchen Voraussetzungen basierte die Vereinsgründung am 16. Mai 1985, hervorgegangen aus einem Arbeitskreis fränkischer Eisenbahnfreunde. Der Verein wird entscheidend getragen vom freiwilligen Einsatz vor allem der technisch interessierten Mitglieder speziell in den Bereichen Motor-, Metall-, Holz- und Elektrotechnik. Die Arbeit der nächsten Jahre wird vorrangig der Aufarbeitung neu erworbenen aber teilweise noch restaurierungsbedürftigen Wagenmaterials gelten, das mittlerweile vom ehemaligen Standort Nordbahnhof zum Nordostbahnhof in Nürnberg überführt wurde. Der Verein erfreut sich der Unterstützung durch den Bezirk Mittelfranken; als Schirmherr agiert Herr Bezirkstagspräsident Georg Holzbauer. Die Vorstandschaft setzt sich zusammen aus Herrn Peter Reese, dem ehemaligen Bezirksheimatpfleger von Mittelfranken und Bezirksvorsitzenden des Frankenbundes in Mittelfranken, Dr. Ernst Eichhorn, sowie dem Vizepräsidenten der Fachhochschule Nürnberg (Ohm-Polytechnikum), Herrn Professor Dr. Ekkehard Wagner.

Vereinsziele

Vorrangiges Ziel bleibt die Verwirklichung der ersten Museums-Eisenbahn in Mittelfranken. Nach verschiedenen Überlegungen wurde dafür die Lokalbahntrasse Nürnberg/Nordostbahnhof – Gräfenberg ausgewählt, die sich auch landschaftlich besonders eindrucksvoll präsentiert. Als sehr beliebt haben sich die Fahrten im Frühjahr (*„Mit dem Moggerla in die Blöih“*) und im Herbst erwiesen.

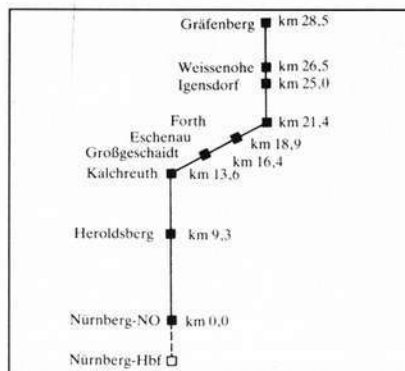
Als weitere satzungsmäßig fixierte Aufgabe steht die Erhaltung eisenbahngeschichtlich wertvoller Fahrzeuge voran. Pädagogische Zwecke werden mit der Verbreitung und Förderung des Interesses für die Geschichte der Eisenbahn als „wichtigen Bestandteil der Technikhistorie und Geschichte der Industriekultur“ in der Öffentlichkeit angestrebt. Geeignete Veranstal-

tungen (wie der „Tag der offenen Tür in Nürnberg“), Lichtbildervorträge, Sonderfahrten und Ausstellungen sollen dieses Bemühen unterstützen. Darüberhinaus wird die Zusammenarbeit mit interessierten Vereinen (u. a. *Frankenbund, Fränkische-Schweiz-Verein*) vertieft. Aufgrund seiner Vereinsziele wurde der Verein *Fränkische Museums-Eisenbahn* vom Finanzamt Nürnberg als gemeinnützig im Sinne der Volksbildung und damit als besonders förderungswürdig anerkannt.

Die ersten Fahrten des Museumsbahnvereins

Die ersten Fahrten des Vereines fanden zunächst auf der Strecke Fürth – Cadolzburg statt. Aus verschiedenen Gründen wurden die Fahrten seit 1988 auf der Strecke Nürnberg/Nordost – Gräfenberg durchgeführt. Gewissermaßen die Jungfernfahrt bildete die Veranstaltung am 1. Mai 1988. Sie orientierte sich als Jubiläumsfahrt an dem Beginn des Bahnverkehrs am 1. Mai 1908, nachdem die Erstplanung der Strecke bereits 35 Jahre früher zur Debatte gestellt worden war. Die Blütezeit

STRECKENKARTE:



1908 wurde die Bahnstrecke zwischen Nürnberg und Gräfenberg, deren Verlauf der Plan darstellt, eröffnet. Ihre Blütezeit erlebte sie in den 30er Jahren.



Die Dampflokomotive 86 457 ist eine der historischen Lokomotiven, die für die Fahrten auf der alten Bahnstrecke zwischen Nürnberg und Gräfenberg eingesetzt wird. Foto: Dr.-Ing. Hubert Hinzen

dieser Lokalbahn lag in den 30er Jahren, als eine umfassende Wanderbewegung eine Ausflugstendenz hervorrief, die nach dem Zweiten Weltkrieg noch einmal anklang. Am 30. September 1965 wurde jedoch die Einstellung des Dampfbetriebes vollzogen. Die Jubiläumsfahrt am 1. Mai 1988 erinnerte nicht nur an das 80jährige Bestehen, sondern auch an die Verbindung mit der legendären "Seekuh" (Sekundärbahn), die von Erlangen kommend in Eschenau in die Gräfenberger Bahn einmündete. Die nächsten Dampfbahnfahrten finden am 16. Oktober und am 4. Dezember 1988 (Nikolausfahrt) statt. Für 1989 sind als feste Termine zunächst Ostern und Himmelfahrt vorgesehen.

Sammlung historischen Wagenmaterials

Dem Verein ist es bisher in drei Jahren gelungen, folgendes Material als Eigentum

oder Dauerleihgabe zu erwerben, das allerdings größtenteils noch aufgearbeitet werden muß: Während eine *Diesellokomotive (Köf II 4667)* bereits fahrbereit ist, bedarf die aus dem Aachener Bergwerksrevier erworbene *Dampflokomotive (BR 80001)* noch intensiver Wiederherstellungsarbeiten. Einen besonderen Aufgabenbereich umschreibt die *Diesellokomotive V 200001*. Eine *Diesellokomotive V 36108* wurde dem Verein vom Verkehrsmuseum als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt. Wegen einer interessanten *Dampfspeicherlokomotive* als Dauerleihgabe sind bereits Verhandlungen im Gang. Bis zur Fertigstellung der *Dampflokomotive 80001* werden die Fahrten auf der Gräfenberger Strecke mit einer *Bundesbahnlokomotive (86 457)* durchgeführt.

Aus dem vorliegenden *Wagenmaterial* stehen demnächst zwei vor den Abschlußarbeiten stehende Reisezugwagen, sogenannte "Donnerbüchsen", zur Verfügung. Für die weitere Zukunft werden auf dem

Arbeitsplan zwei *Güterwagen* (Werkstattwagen, Lagerwagen) sowie ein preußischer *Abteilwagen*, ein zweiachsiger Gepäckwagen und ein preußischer *Schnellzugwagen* notiert. Eine ganz besondere Rarität, wohl einmalig in Deutschland, stellt ein *Kesselwagen* (Baujahr 1902) dar, der von der Fa. MAN Nürnberg zur Verfügung gestellt wurde. Und last not least können noch zwei Kleinfahrzeuge, eine *Motordraisine* und ein *Rottenkraftwagen*, zum Einsatz gebracht werden, nicht zu vergessen ein *Schwerkleinlastwagen* mit Kran (Klv 51-9355).

Die Museumsbahn zwischen Nürnberg/Nordost und Gräfenberg stellt nicht nur

eine neue Zufahrtsmöglichkeit zur Fränkischen Schweiz dar, sie bildet übergreifend den Mittler zwischen Ober- und Mittelfranken. Zugleich bereichert sie als Alternative Tourismus und Fremdenverkehr neben dem neuen Ausflugsgebiet der fränkischen Seenlandschaft.

Genauere Informationen und Möglichkeiten für Spenden laufen über folgende Anschrift: Fränkische Museums-Eisenbahn e.V., Pressestelle Deinstraße 14, 8500 Nürnberg 20, Tel.: 0911/595075.

Dr. Ernst Eichhorn, Hermundurenstraße 32, 8500 Nürnberg 40

Bruno Kunzmann

1200 Jahre Trunstadt – 750 Jahre Pfarrei

In diesem Jahr begeht Trunstadt, einer der ältesten nachweisbaren Orte im Landkreis Bamberg, das 1200jährige Jubiläum seiner urkundlichen Ersterwähnung. Heuer blickt Trunstadt zudem auf eine 750jährige Pfarrgeschichte zurück.

„Im Namen Gottes übergebe ich, Egilolf, um meines Sohnes – – – Seelenheil willen diesen Teil meines Besitzes in den folgenden Orten rechtens dem Märtyrer St. Bonifatius – – –“. So beginnt ein Abschnitt im Urkundenbuch des Klosters Fulda aus dem letzten Drittel des 8. Jahrhunderts zur Zeit der Äbte Sturmli und Baugulf. Unter den vielen Orten, die jener Egilolf damals dem Kloster übereignete, war auch Trunstadt am Main, etwa 12 km westlich von Bamberg, damals *„terra Slavorum“*, also von Slaven besiedeltes Gebiet mit fränkischer Grundherrschaft.

Acht Adelsgeschlechter bestimmten jahrhundertlang die Gescheicke, am längsten die Grafen Voit von Rieneck; sie bewohnten bis ins 19. Jahrhundert hinein das schmale mehrstöckige Renaissance-schloß in der Mitte des Ortes.

Ein Geschlecht derer von Drunstadt mit den Herolden Adalbert und Gotefried ist

bereits ab 1195 nachweisbar. In ihre Zeit fällt die Erstbezeugung der Pfarrei im Jahre 1238, die zur Zeit ihrer größten Ausdehnung die seelsorgerische Betreuung der Christen in Stettfeld (östl. des Sendelbaches), Staffelfach, Unterhaid, Viereth, Tütschengereuth, Weiher, Lembach, Dippach (östl. des Weisbrunn-Baches), Stückbrunn und Roßstadt hatte.

Nachfolger der Brunstadt-Ritter waren die von Rüsenbach (1432–1578). Die Zerstörung des Schlosses im Bauernkrieg (1525), die Entstehung des bisher ältesten Planmaterials unserer Gegend mit der Darstellung der *„Cent Hoheneich“* (1540–1590), jenes Hochgerichts an der Grenze zwischen den beiden Hochstiften Würzburg und Bamberg, die nochmalige Zerstörung des Schlosses durch Truppen des Markgrafen Alcibiates von Kulmbach (1552/53), der Aufbau des Schlosses in seiner jetzigen Form durch Ernst von Rüsenbach (1558) und die Berufung der Rüsenbachtochter Ursula zur letzten Äbtissin des Klosters von Maria Burghausen bei Haßfurt (1543–1582) sind nennenswerte Ereignisse aus der Zeit ihrer Grundherrschaft in Trunstadt. Da kein männlicher Erbe die Nachfolge