

# Die Kleinbahn Pforzheim - Ittersbach 1900 - 1968



Die Geschichte der Kleinbahn Bzw. Lokalbahn Pforzheim - Ittersbach

# Die Geschichte der Kleinbahn Pforzheim - Ittersbach

Die Pforzheimer Kleinbahn, auch Kleinbahn Pforzheim, Kleinbahn Pforzheim–Ittersbach oder Ittersbacher Bähnle genannt, war eine 18,76 Kilometer lange meterspurige Kleinbahn in Baden-Württemberg. Die Schmalspurbahn verband von 1900 bis 1968 Pforzheim mit Dietlingen, Ellmendingen, Weiler, Ottenhausen und Ittersbach im westlichen Umland der Goldstadt. Aufgrund ihrer idyllischen Streckenführung im Bereich des Alb-Pfinz-Plateaus erhielt die Bahn auch den Beinamen Panoramabahn. Ursprünglich bildete sie mit der anschließenden Bahnstrecke Busenbach–Ittersbach eine betriebliche Einheit und war auf diese Weise auch mit der Albtalbahn von und nach Karlsruhe verknüpft.

## Entstehung der Bahnstrecke

Die ersten Bestrebungen zum Bau einer Lokalbahn von Pforzheim in das westliche Umland gab es um 1880. Pfarrer Leutwein schilderte in den Zeitungen von Dietlingen, Ellmendingen, Ittersbach und Weiler den mühsamen Weg der Landbevölkerung in die Stadt Pforzheim und forderte eine Verbesserung des Zustandes. 1888 stellte eine Bahnbaugesellschaft aus Heidelberg einen Antrag auf die Erteilung einer Konzession für den Bau einer Dampfstraßenbahn von Pforzheim nach Ellmendingen. 1891 versuchte die Centralverwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein aus Darmstadt diese Konzession zu erhalten. 1894 bildete sich ein Komitee um den Pendlerstrom in die rasch wachsende Stadt bewältigen zu können. Zusammen mit einem Komitee, das sich in Karlsruhe gebildet hatte, mit dem Ziel eine Bahnstrecke von Karlsruhe ins Albthal zu realisieren, fand man mit der Firma Lenz & Co aus Stettin ein Unternehmen, das bereit war, eine Bahnstrecke von Karlsruhe über Ettlingen nach Bad Herrenalb mit Abzweig nach

heim Leopoldplatz (eröffnet am 2. Juli 1901). Betreibergesellschaft waren die Badischen Lokal-Eisenbahnen (B.L.E.A.G.), welche den Verkehr zunächst mit Dampflokomotiven, zwischen 1911 und 1917 mit elektrischen Fahrzeugen und danach wieder im Dampfbetrieb abwickelten. Die Oberleitung wurde 1917/1918 wieder abgebaut. 1911 übernahm die Stadt Pforzheim den Streckenabschnitt zwischen Brötzingen und Leopoldplatz, baute ihn zweigleisig aus und richtete einen Straßenbahnbetrieb ein. Die Kleinbahn war somit der Anstoß zur Einrichtung der Straßenbahn Pforzheim. Die Züge der Albtalbahn endeten fortan in Brötzingen, einige wurden noch bis 1917 von der Pforzheimer Straßenbahn übernommen und mit Elektrolokomotiven der städtischen Straßenbahn zum Leopoldplatz weiterbefördert. Als die B.L.E.A.G.



Ein Bautrupp beim Bau des Haltpunktes Weiler.

Pforzheim zu bauen.

## Unter Regie der B.L.E.A.G.

Als Seitenast der Albtalbahn entstanden auf diese Weise die Streckenabschnitte Ittersbach–Brötzingen (eröffnet am 2. Januar 1900) und Brötzingen–Pforz-



Einweihungsfeier der „Elektrischen“

Ende 1911 die Albtalbahn samt Zweigstrecke nach Pforzheim mit Wechselstrom (8000 Volt, später 8500 beziehungsweise 8800 Volt) elektrifizierte, musste der Kleinbahnhof Brötzingen für den Systemwechsel besonders ausgestattet werden.

Der Verkehr auf der Strecke Pforzheim–Ittersbach war geprägt vom starken Berufsverkehr morgens und abends, für den lange Züge eingesetzt werden mussten, während der Verkehr im weiteren Tagesverlauf gering war. Der Güterverkehr zu einigen Steinbrüchen im Streckenabschnitt zwischen Ittersbach und Weiler nahm nach dem Ersten Weltkrieg deutlich

ab. Die Strecke ließ sich nicht mehr kostendeckend betreiben. Da sich die wirtschaftliche Situation der B.L.E.A.G. immer weiter verschlechterte, beantragte sie am 8. Juli 1930, die Strecke Busenbach–Ittersbach–Brötzingen zum 1. September 1930 stillzulegen. Das badische Finanzministerium stimmte einer Stilllegung zum 2. Januar 1931 zu. Noch bis zum 31. Januar 1931 wurde ein bescheidener Notbetrieb auf Kosten der Anliegergemeinden durchgeführt, danach endete der Bahnbetrieb.

## **Übernahme durch die Stadt Pforzheim**

Die Bedeutung der Bahnstrecke für den Berufsverkehr veranlasste die Stadt Pforzheim, die Bahnverbindung zwischen Brötzingen und Ittersbach in städtische Hand zu übernehmen. Am 28. Januar 1931 stimmte



der Bürgerausschuss dem Vorhaben zu. Die Strecke ging daher von der B.L.E.A.G. an die Städtische Strassenbahn Pforzheim – die zum 1. Januar 1939 wiederum in den Stadtwerken Pforzheim (SWP) aufging – über. Gleichzeitig wurde die Strecke erneut elektrifiziert, diesmal mit 1200 Volt Gleichstrom. Bereits am 24. Mai 1931 konnte der Betrieb mit elektrischen Triebwagen wieder eröffnet werden. Parallel dazu wurde die Wagenhalle der Straßenbahn,

wo später auch die Fahrzeuge des Oberleitungsbus Pforzheim untergebracht waren, für die Unterstellung der Kleinbahnzüge erweitert.

Durch den Einsatz der Triebwagen konnte die Reisegeschwindigkeit erhöht werden, so dass sich zwischen Pforzheim und Ittersbach eine Fahrzeitverkürzung von 15 Minuten auf 49 bis 51 Minuten ergab. Durch Mitbenutzung der Straßenbahngleise liefen die Züge nun wieder bis zum Leopoldplatz durch, dorthin allerdings nur mit den 600 Volt der Pforzheimer Straßenbahn. Um die Bahn attraktiver zu machen,



wurde mindestens im Zwei-Stunden-Takt gefahren. Neben den schon zu Albtalbahn-Zeiten existierenden Bahnhöfen beziehungsweise Haltepunkten Ittersbach, Ottenhausen, Weiler, Ellmendingen, Dietlingen und Brötzingen wurden 1931 außerdem fünf weitere Haltepunkte bei Feldrennach, an der Hochmühle zwischen Ittersbach und Ottenhausen, bei Niebelsbach (Württemberg), bei Gräfenhausen, und am nördlichen Ortsrand von Birkenfeld angelegt. Diese fünf neuen Stationen hatten jedoch nur geringe Bedeutung, vier dieser fünf Haltepunkte lagen weit abseits der namensgebenden Ortschaften und Hochmühle ist nur ein kleiner Weiler.

Trotz anfänglich steigender Fahrgastzahlen blieb der Betrieb der Kleinbahn defizitär. Im Jahr 1937 beförderte sie 921.000 Fahrgäste, der Güterverkehr war mit jährlichen Beförderungsraten von weit unter 10.000 Tonnen Fracht unbedeutend.

Im Zweiten Weltkrieg blieb die Bahnstrecke zwischen Brötzingen und Ittersbach weitgehend unversehrt, während durch die starke Zerstörung der Stadt Pforzheim der Betrieb zwischen Brötzingen und Leopoldplatz bis 1948 ruhte. Das Kursbuch 1946 gibt die Wagenhalle als Endstation an, das gilt auch noch 1948 und 1949, doch endeten einige Züge an der Durlacher Straße und begannen an der Goethestraße. Der Leopoldplatz erscheint erst im Winterfahrplan 1949/1950 wieder im Kursbuch. Durch Hamsterfahrten und den Umzug ausgebombter Bewohner Pforzheims in die Vororte stiegen die Fahrgastzahlen in den ersten Nachkriegsjahren auf über 1,1 Millionen an. Dem neuen Aufschwung folgte in den 1950er- und 1960er-Jahren ein langsamer, aber stetiger Rückgang der Fahrgastzahlen.

## **Stilllegung**

Anfang der 1950er-Jahre befand sich die Strecke in einem so maroden Zustand, dass sich die Frage nach einer Stilllegung stellte, zumal sich das jährliche Betriebsdefizit auf circa 150.000 Deutsche Mark bezifferte. Mit Hilfe eines Zuschusses des Landes Baden-Württemberg war es möglich, die dringend notwendigen Gleiserneuerungen durchzuführen und die bereits beschlossene Stilllegung abzuwenden – noch war die Bedeutung der Bahn für den Berufsverkehr zu groß, als dass eine Stilllegung politisch zu vertreten gewesen wäre.

Doch trotz der 1954 begonnenen Sanierung der Strecke hatte die Kleinbahn der Konkurrenz durch private Personenkraftwagen und dem Omnibus nichts entgegenzusetzen. Ab Mitte der 1950er-Jahre sanken die Fahrgastzahlen kontinuierlich auf zuletzt 550.000 Passagiere im Jahr 1967, im Gegenzug stieg jedoch

das Betriebsdefizit laufend an. Nach der Stilllegung der Pforzheimer Straßenbahn am 10. Oktober 1964 verkehrten auf den Pforzheimer Straßenbahngleisen zwischen Leopoldplatz und Brötzingen nur noch die wenigen Kleinbahnzüge von und nach Ittersbach. Zum 14. November 1964 verlor die Bahn außerdem ihren Anschluss an die Albtabahn, damals legte die AVG vorübergehend den Abschnitt Busenbach–Ittersbach still, die Panoramabahn wurde zum Inselbetrieb. Bereits am 16. Juli 1966 endete der Güterverkehr,



der jedoch ohnehin nur in den ersten beiden Jahrzehnten eine Rolle gespielt hatte. Wegen zu geringer Fahrgastzahlen und einem zu hohem Betriebsdefizit von jährlich circa 400.000 DM beschloss die Stadt Pforzheim schließlich 1967 die Stilllegung des Kleinbahnbetriebs zum 3.

August 1968. Der im Sommer 1968 über das Alb-Pfingz-Plateau hinwegfegende Tornado über Pforzheim sorgte jedoch bereits am 10. Juli 1968 für das vorzeitige Ende der Bahn, da er die Strecke zwischen Brötzingen und Dietlingen zerstörte. In den Abendstunden des 10. Juli 1968 richtete ein Tornado der Stärke F4 auf der fünfteiligen Fujita-Skala in Pforzheim schwere Verwüstungen an. Der Tornado zog von der Oberrheinebene über das Alb-Pfingz-Plateau hinweg und löste sich schließlich beim Ortsteil Pforzheim-Hagenschieß auf. In der Ortschaft Ottenhausen gab es 2 Tote und in der gesamten Region über 200 Verletzte, einige davon lebensgefährlich. Mit mehr als 3.000 beschädigten Häusern betrug der Sachschaden ca. 150 Millionen DM. Die Zahl der Verletzten und Toten läge aber deutlich höher, wenn der Tornado statt an einem Mittwochabend tagsüber gewütet hätte. Dieser Pforzheim-Tornado gehört zu den stärksten und bekanntesten Tornados des 20. Jahrhunderts in Deutschland. Allerdings sind auch einzelne noch stärkere Fälle bekannt. Dennoch verkehrte am 3. August ein offizieller Abschiedszug auf zwei nicht zerstörten Abschnitten.

Auf der Strecke Pforzheim–Ittersbach verkehren seither Omnibusse der Stadtverkehr Pforzheim GmbH &

Co. KG (SVP). Zunächst wurde die Route als Linie A bezeichnet, die heutige Bezeichnung lautet Linie 720.

## **Nach der Stilllegung**

Nach der Stilllegung der Bahnstrecke wurden die Gleisanlagen komplett abgebaut, die drei Empfangsgebäude in Ottenhausen, Weiler (als Vereinsheim der Kleintierzüchter) und Ellmendingen blieben jedoch erhalten und werden als private Wohnhäuser weiterverwendet, der Bahnhof Ittersbach ist seit dem 16. Oktober 1975 wieder in Betrieb. In Ittersbach blieb darüber hinaus noch die Wagenhalle der Kleinbahn erhalten, sie wird heute von einem Gewerbebetrieb genutzt.

Die Trasse selbst blieb ebenfalls größtenteils erhalten (überwiegend als Wüstung), lediglich im Bereich einiger Ortsdurchfahrten wurde sie mit Wohnhäusern überbaut. Auf zwei kürzeren Teilabschnitten wurden darüber hinaus Bahntrassenradwege eingerichtet, zum einen auf dem 2,5 Kilometer langen Abschnitt



zwischen dem westlichen Bebauungsrand von Pforzheim im Stadtteil Arlinger und einer ehemaligen Feldwegüberfahrt zwischen Birkenfeld und Gräfenhausen (dieses Teilstück bietet sich für Radler als bequemer Aufstieg aus dem Enztal Richtung Westen an) und zum anderen auf dem circa zwei Kilometer langen, mittlerweile durchgehend asphaltierten Abschnitt zwischen Ellmendingen und Weiler. Die Radwegabschnitte sind teilweise nur geschottert und daher beispielsweise für Rennräder nicht geeignet. Auf einigen weiteren Teilstrecken verlaufen außerdem landwirtschaftliche Wege auf der ehemaligen Bahntrasse.

Als weitere Relikte finden sich entlang der Trasse noch zahlreiche Mastfundamente, des Weiteren erinnern auch einige Straßenbezeichnungen bis heute an die Pforzheimer Kleinbahn. Hierzu zählen die Bahnhofstraße und die Eisenbahnstraße in Dietlingen sowie die Straße Am alten Bahndamm in Ittersbach.

## **Pläne zur Reaktivierung**

Der Erfolg des Stadtbahnbetriebs im Großraum Karlsruhe hat Ende der 1990er-Jahre auch eine Diskussion

um die Wiedereinrichtung einer Schienenverbindung zwischen Pforzheim und seinem westlichen Umland ausgelöst. Dabei wurde die Errichtung einer Schienenverbindung von Ittersbach über Straubenhardt und Neuenbürg nach Birkenfeld mit Weiterführung auf den Gleisen der Enztalbahn nach Pforzheim untersucht. Diese Streckenführung wäre jedoch eine Neubautrasse gewesen, das heißt unabhängig von der Führung der früheren Panoramabahn. Eine im Jahr 2006 vorgelegte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu den bisherigen Planungen ergab jedoch ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis, so dass mit einer baldigen Umsetzung der Planungen nicht gerechnet werden kann. Seit Ende 2009 wird in den Gemeinderäten wieder aktiv über eine Realisierung der neuen Stadtbahn diskutiert.

### Fahrzeuge

Für den Betrieb der Kleinbahn beschaffte die Stadt Pforzheim von der Waggonfabrik Rastatt fünf vierachsige Triebwagen (601 bis 605) mit 4x50 Kilowatt



Leistung, die in der Lage waren bis zu fünf Beiwagen zu ziehen. Vier zweiachsige Beiwagen wurden von der Waggonfabrik Fuchs neu beschafft, elf Beiwagen aus dem Fahrzeugpark der Pforzheimer Straßenbahn übernommen. 1938 kam ein selbstgebauter vierachsiger Beiwagen hinzu. Im Zuge der Modernisierung erhielt die Kleinbahn 1956 von der Waggonfabrik Rastatt einen sechsten vierachsigen Triebwagen (den Großraumwagen 606) sowie vier dazu passende baugleiche Beiwagen. Für den Güterverkehr hatte die Kleinbahn außerdem bereits 1931 einige Güterwagen von der B.L.E.A.G. übernommen.

Nach Stilllegung der Kleinbahn konnten einige Fahrzeuge an die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen in der Schweiz verkauft werden, ein Teil blieb museal erhalten, der Rest wurde verschrottet.

### Was geblieben ist . . .

. . . sind Erinnerungen. Doch diese verblassen und bald wird keiner mehr wissen, was das „Bähnle“ ein-

mal war.

Es sei denn, man bewahrt das, was verblieben ist und erhält es für kommende Generationen. Noch gibt es sie, die Relikte aus vergangenen Tagen. Und es gibt vor allem noch Menschen, die sich um deren Sicherung bemühen. Bei den Bahnhöfen – die meisten sind noch vorhanden – ist es relativ einfach. Sie konnten durch eine andere Nutzung, z. . als Wohnungen (Ellmendingen, Ottenhausen), Vereinsheim (Weiler) oder Dienstgebäude (Ittersbach) weiter bestehen. Bei den Fahrzeugen sieht es hingegen sehr schlecht aus. Von seinerzeit sechs Triebwagen, hat einer überlebt und von zwanzig Beiwagen existieren gerade noch zwei. Die achtzehn Güterwagen, an die sich nur noch wenige erinnern können, wurden restlos entsorgt.

Als am Tag des offenen Denkmals die Bevölkerung die Möglichkeit hatte, den Kleinbahnzug zu besichtigen, wurde das Angebot gern angenommen. Und so saßen viele in den inzwischen als technische Kulturdenkmale anerkannten Fahrzeugen, lauschten den Erklärungen unseres Mitglieds Kurt Schwab und schwelgten in



Mitglieder des Vereins „Historischer Nahverkehr Pforzheim e.V.“ beim Restaurieren.

alten Erinnerungen. „I ben als Kind oft mit d'r Rutsch zu meinere Oma g'fahre. Die hat nämlich in Dietlinke g'wohnt.“ . . . und ähnliche Kommentare waren zu hören. Aber dann kamen auch nachdenkliche Fragen. „Was wird aus den letzten Fahrzeugen werden?“

Als die „Ittersbacher“ 1968 eingestellt wurde, beschloss seinerzeit der Pforzheimer Gemeinderat, einen kompletten Straßen- und Kleinbahnzug – bestehend aus jeweils einem Trieb- und Beiwagen – zu erhalten und der „Museumslandschaft“ zuzuführen. Und so standen die Fahrzeuge mehrere Jahrzehnte erst in der alten Wagenhalle und dann neben der Fahrzeughalle auf dem heutigen Betriebshof der SVP.

In den letzten Jahren hatte allerdings der Zahn der Zeit an den Fahrzeugen genagt und heute sind deutliche Spuren des Verfalls zu erkennen. Inzwischen hat man begonnen, die Fahrzeuge zu restaurieren. Eine Aufgabe, die der 2005 gegründete Verein „Historischer Nahverkehr Pforzheim e.V.“ unter Mitwirkung des Denkmalschutzes übernommen hat. Und da die Pforzheimer Schienenfahrzeuge in ihrer Art in Deutschland einmalig sind, werden sie auch in einmaliger Weise restauriert. Techniken und Werkstoffe, welche damals angewendet bzw. verwendet wurden, kommen bei der Restaurierung wieder zum Tragen. So werden z. B. die Dächer wieder mit einer enggewebten, groben Leinwand bespannt, die extra dafür angefertigt wurde und mit einem Gemisch aus Leinöl, Kreide und anderen natürlichen Produkten bestrichen. Bereits angegriffene Holzteile werden nicht entfernt und durch neue ersetzt, vielmehr werden sie so behandelt, dass sie weiterhin Verwendung finden. Letztendlich wird alles dokumentiert, um nach Abschluss der Arbeiten ein Buch entstehen zu lassen, damit diese alten Techniken und Werkstoffe nicht mehr in Vergessenheit geraten.

Leider sind diese Restaurierungsarbeiten sehr zeitaufwendig und es kann nur immer an einem Fahrzeug gearbeitet werden. Da der Kleinbahntriebwagen wohl die meiste Zeit in Anspruch nehmen wird, steht er ganz hinten in der Reihe. Aber auch er wird einmal fertig sein und zu einem wichtigen Botschafter der Nahverkehrsgeschichte im Pforzheimer Raum werden.

### **Die Modelleisenbahnfreunde Keltern e.V.**

Die Modelleisenbahnfreunde Keltern e.V. haben ein Teilstück der ehemaligen Kleinbahn Pforzheim - Ittersbach im Modell nachgebaut. Das Modell im Mastab 1:87 zeigt den im Jahre 1979 durch die Gemeinde Keltern abgerissenen Bahnhof Dietlingen mit den umliegenden Gebäuden. Der Bau dieses Teilstücks erforderte einen großen zeitlichen Aufwand. Die Gleise und Weichen entstanden im Selbstbau, wobei die Schienenprofile in einer Spurweite von 12mm auf Holzschwellen genagelt wurden. Die Streckenführung entspricht dem Zustand der 50er Jahre, während die Gebäude den heutigen Bauzustand wiedergeben. Ein beabsichtigter Kompromiß, da zum damaligen Erscheinungsbild der Gebäude so gut wie keine brauchbaren Unterlagen vorhanden sind.

Für die darzustellenden Gebäude war viel Vorarbeit notwendig. Vor Ort wurde vermessen und fotografiert, Pläne wurden gezeichnet, um dann



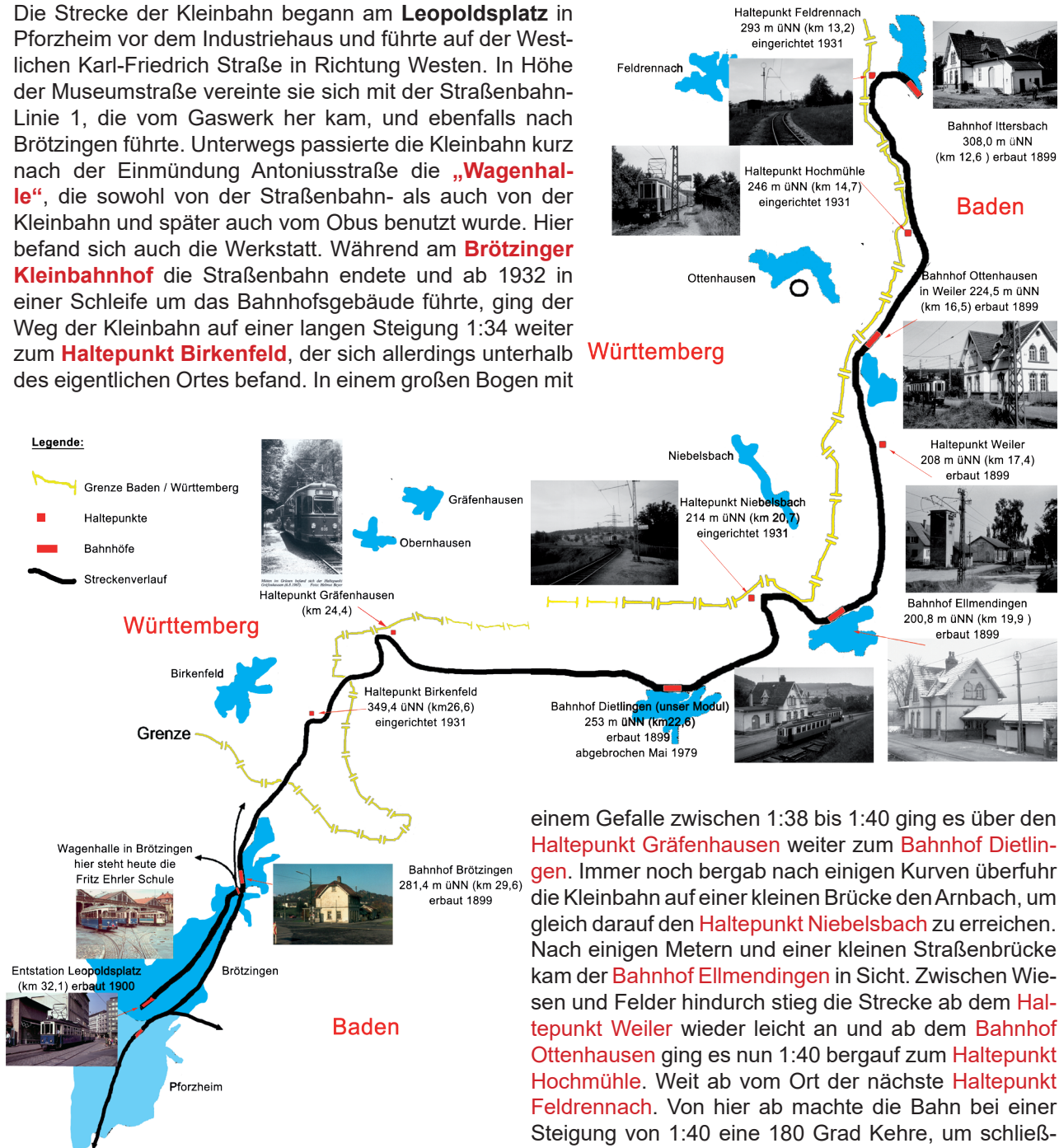
Der Dietlinger Bahnhof im Modell das Original wurde leider 1979 abgerissen.

die gesammelten Informationen in ein Modellgebäude umzusetzen, das dem Original so nahe wie möglich kommt. Sämtliche Gebäude wurden maßstäblich aus Karton gefertigt, der mit einem farblosen Lack behandelt wurde und damit eine Festigkeit erhielt, die an Sperrholz gleicher Stärke herankommt. Oberleitung der Bahnstrecke wurde mit Sommerfeldfahrdrähten und selbst gebauten Masten umgesetzt.

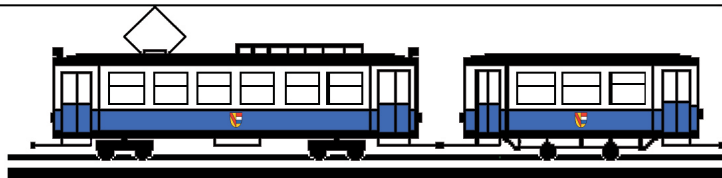


# Die Strecke der Kleinbahn Pforzheim - Ittersbach 1900 - 1968

Die Strecke der Kleinbahn begann am **Leopoldsplatz** in Pforzheim vor dem Industriehaus und führte auf der Westlichen Karl-Friedrich Straße in Richtung Westen. In Höhe der Museumstraße vereinte sie sich mit der Straßenbahn-Linie 1, die vom Gaswerk her kam, und ebenfalls nach Brötzingen führte. Unterwegs passierte die Kleinbahn kurz nach der Einmündung Antoniusstraße die „**Wagenhalle**“, die sowohl von der Straßenbahn- als auch von der Kleinbahn und später auch vom Obus benutzt wurde. Hier befand sich auch die Werkstatt. Während am **Brötzingen Kleinbahnhof** die Straßenbahn endete und ab 1932 in einer Schleife um das Bahnhofsgebäude führte, ging der Weg der Kleinbahn auf einer langen Steigung 1:34 weiter zum **Haltepunkt Birkenfeld**, der sich allerdings unterhalb des eigentlichen Ortes befand. In einem großen Bogen mit



einem Gefälle zwischen 1:38 bis 1:40 ging es über den **Haltepunkt Gräfenhausen** weiter zum **Bahnhof Dietlingen**. Immer noch bergab nach einigen Kurven überfuhr die Kleinbahn auf einer kleinen Brücke den Arnbach, um gleich darauf den **Haltepunkt Niebelsbach** zu erreichen. Nach einigen Metern und einer kleinen Straßenbrücke kam der **Bahnhof Eilmendingen** in Sicht. Zwischen Wiesen und Felder hindurch stieg die Strecke ab dem **Haltepunkt Weiler** wieder leicht an und ab dem **Bahnhof Ottenhausen** ging es nun 1:40 bergauf zum **Haltepunkt Hochmühle**. Weit ab vom Ort der nächste **Haltepunkt Feldrennach**. Von hier ab machte die Bahn bei einer Steigung von 1:40 eine 180 Grad Kehre, um schließlich als Endpunkt den **Bahnhof Ittersbach** zu erreichen.



# Modelleisenbahnfreunde

## Keltern e. V.

Diese Broschüre wurde in Zusammenarbeit mit Historiker und Autor Kurt Schwab erstellt

2005 wurde Kurt Schwab Gründungsmitglied des Vereins „Historischer Nahverkehr Pforzheim e.V.“ und als Schriftführer in den Vorstand gewählt. Er erreichte, dass die historischen Schienenfahrzeuge der Pforzheimer Verkehrsbetriebe zu beweglichen technischen Kulturdenkmälern erklärt und in die Denkmalliste der Stadt Pforzheim aufgenommen wurden. Im Spätjahr 2006 erschien die von ihm in Eigenregie erstellte erste Ausgabe der Vereinsschrift „Die Wagenhalle“. Seit dem 15. Januar 2018 ist Schwab ehrenamtlicher Mitarbeiter im Stadtarchiv Pforzheim.



Bahnhof Dietlingen 1968



Bahnhof Dietlingen 1968



Ein Kleinbahn-Triebwagen behängt mit Packwagen 541 verlässt soeben den Bahnhof Dietlingen in Richtung Pforzheim. Foto: M. Grandguillaume



Während das Bahnpersonal im Kleinbahnhof Brötzingen den „Milchwagen“ vom Kurszug abhängt, wartet bereits der Lkw der Milchversorgung Pforzheim aufs Umladen. Foto: M. Grandguillaume

### Impressum

Angaben gemäß § 5 TMG

Modelleisenbahnfreunde Keltern e.V.

Postfach 1

75204 Keltern

Vertreten durch:  
Andreas Mosser

Registereintrag:  
Eintragung im Vereinsregister.  
Registergericht: Mannheim

Registernummer: VR 500926

Umsatzsteuer-ID:

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer gemäß §27a Umsatzsteuergesetz: 41437-52709

Wirtschafts-ID:

Verantwortlich für den Inhalt nach § 55 Abs. 2 RStV:  
Andreas Mosser  
Beethovenstraße 11  
75210 Keltern

Copyright © 2022 Modelleisenbahnfreunde Keltern e.V.