

01 2023

Museums

01

Die schönsten Seiten des Museums

gala

Drei Affen zum Erfolg – Liebes- und Hochzeitsgeschenke

Spezialitäten aus dem Fichtelgebirge - Karpfen blau

175 Jahre Schiefe Ebene 1848 – 2023

Bezirk Oberfranken
KulturServiceStelle
V. i. S. d. P. Barbara Christoph
Adolf-Wächter-Str. 17
95447 Bayreuth

Bayreuth 2023
Layout: Laura Raps
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH, Backnang

Abbildungsverzeichnis

Titelblatt	Volkskundliches Gerätemuseum, Arzberg-Bergnersreuth
S. 4 bis 7	Museum für bäuerliche Arbeitsgeräte, Bayreuth/Foto: Johannes Kempf
S. 8/9	Volkskundliches Gerätemuseum, Arzberg-Bergnersreuth
S. 11	Familie Gläbl, Wirtshaus im Gut, Göpfersgrün
S. 12, 15	Deutsches Korbmuseum, Michelau/Foto: Ariane Schmiedmann
S. 16/17	Foto: Steffen Lüdecke
S. 19, 20	Foto: Jürgen Goller
S. 23	Foto: Roland Fraas
S. 25	Deutsches Dampflokomotiv Museum, Neuenmarkt
S. 26 bis 31	Museum der Deutschen Spielzeugindustrie, Neustadt bei Coburg
S. 32/33	Töpfermuseum Thurnau
S. 36/37	Viktar Vysotski/stock.adobe.com
S. 39	Fichtelgebirgsmuseum, Wunsiedel



Liebe Leserinnen und Leser,

der Frühling ist in vollem Gange und das Osterfest steht schon vor der Tür und mit diesem auch die erste Museumsgala des neuen Jahres. Ostern hat in Oberfranken eine ganz besondere Bedeutung, da es hierzu viele regional einzigartige und bunte Bräuche gibt. In zahlreichen Orten schmücken farbenprächtige Osterbrunnen die Dorfmitte und erfreuen sowohl Einheimische als auch Besucher.

Und weil mit Ostern die Fastenzeit endet, lässt man es sich zum Frühlingsfest gerne so richtig schmecken. Viele traditionelle Speisen sind heute leider in Vergessenheit geraten, aber um Ostern herum gibt es sie noch, angefangen bei einem „grünen“ Essen am Gründonnerstag bis hin zu Ostereiern und dem allseits beliebten Osterlamm am Ostersonntag zum Frühstück.

Zweifelsohne gehört der Freitagskarpfen zu den wichtigsten Bräuchen des fränkischen Osterfestes. Warum aber genau der Karpfen so beliebt ist, weshalb er als etwas typisch Fränkisches gilt, und natürlich noch viel mehr Interessantes erfahren Sie in diesem Heft. Alle Karpfenliebhaber bekommen außerdem Inspiration für neue, leckere Rezepte.

Ihnen allen wünsche ich ein frohes Osterfest, bleiben Sie gesund und genießen Sie zusammen mit Ihren Lieben die anstehenden Feiertage.

Henry Schramm, MdL a. D.

Bezirkstagspräsident von Oberfranken



Seite 4



Seite 16



Seite 26

Seite 36



Inhalt

- 🏠 Bayreuth – Museum für bäuerliche Arbeitsgeräte
 - Wunderwerk der Technik – Die Nähmaschine4
- 🏠 Bergnersreuth – Volkskundliches Gerätemuseum
 - Spezialitäten aus dem Fichtelgebirge – Karpfen blau 8
- 🏠 Michelau i.OFr. – Deutsches Korbmuseum
 - Der Wäschekorb – Eine unterschätzte Haushaltshilfe..... 12
- 🏠 Neuenmarkt – Deutsches Dampflokomotiv Museum
 - 175 Jahre Schiefe Ebene 1848 – 2023 16



Seite 15



Seite 32



Seite 37

Seite 8



- 🏠 Neustadt bei Coburg – Museum der Deutschen Spielzeugindustrie
 - Drei Affen zum Erfolg26
- 🏠 Thurnau – Töpfermuseum
 - Wilhelm Kempff32
- 🏠 Wunsiedel – Fichtelgebirgsmuseum
 - Liebes- und Hochzeitsgeschenke36
 - Rätsel/Auflösung letzte Ausgabe40



Wunderwerk der Technik – Die Nähmaschine

Die eigenhändige Verarbeitung von Wolle und Flachsfasern war früher für viele Menschen im ländlichen Raum die einzige Möglichkeit, Kleidung zu reparieren oder neue zu bekommen. Zunächst standen dafür vor allem Handspindeln und Spinn-



räder zur Verfügung. Wie wichtig dieses Handwerk war, zeigt auch der reiche Fundus an Exponaten zum Thema Faserverarbeitung, den das Museum für bäuerliche Arbeitsgeräte beherbergt.

Vor dem Sommer wurde geschoren, damit die Wolle in den heißen Monaten gewaschen, eventuell gefärbt und getrocknet werden konnte. Das bedeutet, dass die dunkle Jahreszeit zur Garnherstellung genutzt wurde. Oftmals fanden sich die

Spinnenden in sogenannten Spinnstuben in den Ortschaften zusammen und konnten somit zudem Heiz- und Leuchtmaterial sparen. Zusätzlich konnte während solcher Spinnabende allerhand Dorfklatsch und –tratsch ausgetauscht werden.

Um den fertigen Faden schließlich zu verarbeiten, musste bis ins 19. Jahrhundert zumeist noch selbst Hand angelegt oder zum Schneider gegangen werden. Der Beruf genoss zu dieser Zeit sehr hohes

Ansehen. Ein geübter Schneider konnte zwischen 30 bis 50 Stiche in der Minute schaffen. Das klingt eigentlich nach einer sehr hohen Anzahl, wenn diese zum Beispiel mit dem Können eines Laien verglichen wird.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde die erste Kettenstichnähmaschine gefertigt. Sie konnte die Leistung eines Schneiders verzehnfachen und schaffte tatsächlich 300 Stiche in der Minute. In den darauffolgenden Jahren wurde die Erfindung Nähmaschine kontinuierlich weiterentwickelt. So entwickelte auch der Mechaniker und Geschäftsmann Isaac Singer eine eigene Maschine und schaffte es, im Ge-

gensatz zu vielen seiner Vorgänger, diese in Serie zu verkaufen. Der Grundstein einer Erfolgsgeschichte wurde gelegt.

Die kleineren Nähmaschinen, welche für die Nutzung im Haushalt gedacht waren, konnten mithilfe einer Handkurbel betätigt werden und erleichterten ungemein die Näharbeit.

Zeitgleich wurden auch Tretnähmaschinen entwickelt, welche mittels Pedal und Schwungrad durch Tretbewegungen beider Füße in Gang gebracht werden konnten. Somit hatte die Näherin oder der Näher beide Hände frei, um den Stoff zu fixieren.



Spinnräder im Museum für bäuerliche Arbeitsgeräte



Betätigen Sie sich gerne mit Handarbeit? Wenn ja, mit welcher Handarbeitstechnik?
Welches war in Ihrer Jugend ihr liebstes Kleidungsstück und warum?
Wenn Sie eine alte Nähmaschine mit Hand oder Fußantrieb zur Verfügung hätten,
was würden Sie sich heute gerne nähen?

Diese Haushalts-Nähmaschinen fanden einen sehr großen Umsatz, trotzdem werden sie heute nicht mehr produziert. Leider nahmen sie viel Platz ein und hatten ein hohes Eigengewicht aufgrund der Metall- und Holzteile. Auch war die Art der möglichen Stiche begrenzt.

Heutzutage bestehen moderne Nähmaschinen zum großen Teil aus Kunststoff und sind mit kleinen Computern ausgestattet. Sie haben mehrere Nähprogramme, Touchscreens, sind transportabel und der Umgang mit ihnen ist auch für ungeübte Hände leicht zu erlernen.

Nichtsdestotrotz sind die alten Nähmaschinen aus Museen nicht wegzudenken und geben einen Aufschluss darüber, wie beschwerlich die Entwicklung des Schneiderhandwerks war. Und als Dekorationsobjekte sind sie schließlich auch schön anzusehen.



Für Hochzeiten wurden Spinnräder oftmals aufwendig verziert



Auf einen Tisch gestellt musste diese Nähmaschine von Hand gekurbelt werden.



Karpfen blau, Filzkunst mimimade, aus „Mimis heiße Theke“ in der Ausstellung „Fichtelmarkt – wir haben die Macher im Angebot!“, Gerätemuseum Arzberg, 2023



Spezialitäten aus dem Fichtelgebirge

Karpfen blau



Die Karpfenzucht hat im südlichen Fichtelgebirge und im Naturpark Steinwald eine lange Tradition. Es gibt mehrere Teiche, in denen die Karpfenzucht überwiegt. In Oberfranken gilt die Karpfenteichwirtschaft als Sonderkultur innerhalb der Landwirtschaft.

Durch die in der Nähe befindliche Zisterzienserabtei Waldsassen reicht die Teichwirtschaft um Wunsiedel bis ins frühe Mittelalter zurück. Der Weißenstädter See diente als Fischgewässer der Bayreuther Markgrafen und wurde extra für diesen Zweck künstlich angelegt. In der damaligen Zeit war er der Hauptpunkt der Fischzucht im Fichtelgebirge und der zweitgrößte Teich für die Fischerei des Markgrafentums.

Im Advent begann die Fastenzeit in Franken und es wurde auf Fleischgerichte verzichtet. Diese Tradition verbreitete sich vor allem aus den Klöstern an den heimischen Herd, die in dieser Zeit gekochten

Fisch zubereiteten. Der Fisch gilt in der christlichen Religion als Symbol für Jesus Christus.

Unabhängig von der Fastenzeit wurde ab Herbst in den Monaten mit „r“ bis Neujahr gekochter Karpfen, im sogenannten „blauen Sud“ auf den Tisch gebracht. Eine Spezialität die gerne im Fichtelgebirge gegessen wird. Der Karpfen wird bei dieser Zubereitungsform in einem Sud aus Wasser, Essig oder Weißwein und Kräutern zubereitet. Die Schleimschicht der Fischhaut nimmt beim Kochen im Sud eine blassblaue Farbe an, daher der Name „blauer Karpfen“. Das langsame Garen des Fisches macht das Fleisch zart und bekömmlich, traditionell werden dazu gekochte Salzkartoffeln, etwas Butter und Gemüse gereicht.



Haben Sie selbst schon mal einen Karpfen gefischt und ausgenommen?

Gab es bei Ihnen früher um die Vorweihnachtszeit gekochten Fisch, vielleicht sogar Karpfen?

Haben Sie selbst schon mal Karpfen blau zubereitet? Wie haben Sie den Blausud zubereitet und welche Beilagen haben Sie besonders gern dazu gereicht?



Familie Gläbli, Wirtshaus im Gut, Göpfersgrün

Thiersheimer Schmankerln-Kochbuch, Thiersheim 1993

Rezept - Karpfen blau

Zutaten

- 1 kg Karpfen
- Salz, Pfeffer, Petersilie, Zitrone
- Für den Sud:
 - 2 L Salzwasser
 - 1 Tasse Essig
 - 1 Zwiebel
 - 2 Stangen Porree
 - 2 EL süße ganze Mandeln
 - etwas Zucker
 - 1 Knolle Sellerie
 - etwas Weißwein
 - 3 Gelbe Rüben

Zubereitung

1. Karpfen soll kurz vor der Zubereitung geschlachtet werden.
2. Karpfen schuppen und waschen. Mit Salz und Pfeffer einreiben.
3. Sud mit allen Zutaten kalt zusetzen und zum Kochen bringen.
25 Minuten kochen lassen.
4. Den Karpfen vorsichtig im offenen Topf ziehen lassen.
Garzeit je nach Größe 15 – 25 Minuten.
5. Karpfen auf vorgewärmter Platte anrichten, mit Zitrone und Petersilie garnieren.
Guten Appetit!



Die bekannten Formen der Wäschekörbe, links oval und rechts rechteckig. Ein typisches Muster für den eckigen Wäschekorb ist das sehr stabile und nach seinem Aussehen benannte Würfelgeflecht.



Der Wäschekorb - Eine unterschätzte Haushaltshilfe

Die Menschen flechten seit Jahrtausenden. Für das einfache Winden von Material umeinander braucht man weder Feuer noch Werkzeuge, nur ein bisschen Geschick. Die Vorbilder liefert die Natur gleich mit. Bei Vogelnestern und Hecken konnte man sich anschauen, wie es geht. So hat der Mensch früh begonnen sich Matten zum Schutz vor Kälte und ein-

fache Aufbewahrungsgefäße zu flechten. Natürlich haben sich die Techniken im Laufe der Jahrhunderte weiterentwickelt und verfeinert. Aber bei vielen heute alltäglichen Gegenständen wundern wir uns, wie lange es sie schon gibt.

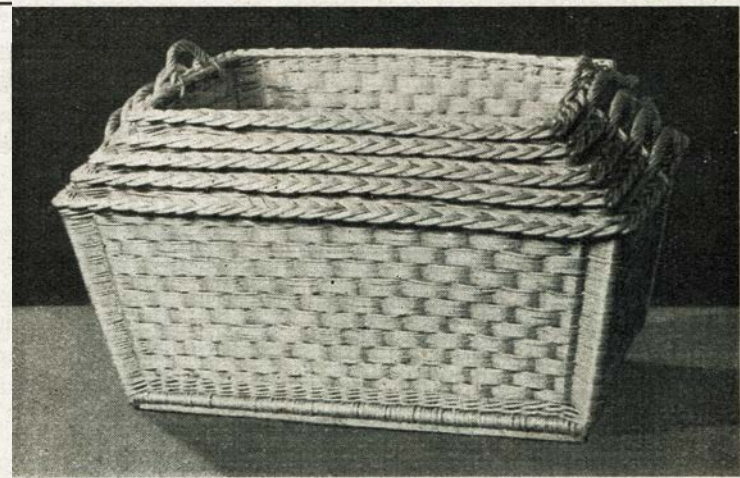
Der Wäschekorb ist dafür ein schönes Beispiel. Ein alltäglicher und unverzichtbarer Begleiter im Haushalt und nicht nur zum Transport schmutziger und sauberer Wäsche geeignet. Hätten Sie gedacht, dass es ihn schon seit tausenden von Jahren gibt? Üblicherweise ist er aus geschälten Weiden geflochten. Durch das glatte und saubere Material wird die Wäsche nicht beschädigt. Verbreitet sind vor allem die ovale und die viereckige Form.

Seine Form lädt zum Zweckentfremden des Wäschekorbes ein. Eine Nutzungsmöglichkeit hat sich durchgesetzt und gleich zu einem ganz neuen Korb geführt, wie in der Fachzeitschrift für das Korbmacherhandwerk „Das Flechtwerk“ von 1950 zu lesen ist.

„Der Vorläufer des Stubenwagens war der Waschkorb, in den man den Säugling legte. Dann schlug man den Waschkorb mit Stoff aus und breitete über eine Stange, die am Kopfende angebracht war, das „Himmelsdach“. Schließlich stellte man den Korb auf ein fahrbares Untergestell und ersetzte das „Himmelsdach“ durch

ein bewegliches Verdeck. Damit war der Stubenwagen geboren.“

Welchen hohen Stellenwert der Wäschekorb in der Korbmacherei einnimmt, zeigen die Prüfungsordnungen für die



Gebrauchs- und Haushaltkorbwaren
aller Art.

Spezialität: Waschkörbe in allen Ausführungen

Georg Friedrich

Korbwarenfabrik
BUTTENHEIM (BAYERN)

Eigene Weiden-Kulturen, Kocherei, Treibhaus-
anlage und Schälerei,
daher besonders preiswert und leistungsfähig.

Auf dieser Werbeanzeige, die im Jahr 1956 im „Flechtwerk“ erschienen ist, ist ein Satz von Wäschekörben zu sehen. Es ist gut zu erkennen, wie sie ineinanderpassen.



Gesellen- und Meisterprüfungen. Hier waren sehr lange Wäschekörbe als Abschlussstücke vorgeschrieben. Mit der Professionalisierung der Korbmacherei wurde die Beschaffenheit eines Wäschekorbes vereinheitlicht. Größen wurden so gewählt, dass Sets ineinanderpassten. Bestand ein Set zum Beispiel aus Körben der Längen 70, 75 und 80 cm, konnten diese platzsparend ineinander transportiert und gelagert werden. Aber nicht nur über die Größen musste man sich Landesweit einigen. Auch der Name bot Anlass zu Streitgesprächen. Stand für die meisten Korbmacher fest, dass sie Wäschekörbe herstellten, nannte man sie in Franken Waschkörbe. Eine gute Erklärung dafür fand aber wohl niemand und so beendete ein Beitrag von 1952 in „Das Flechtwerk“ den Streit: „Ich kenne [...] eine Waschwanne, einen Waschzuber und sogar einen oder mehrere Waschlappen. Das sind aber Dinge, in oder mit denen direkt

gewaschen wird. In einen Wäschekorb aber kommt nur die schmutzige oder gewaschene Wäsche.“ Also war der offizielle Name nun auch in Franken Wäschekorb.

Ein Wäschekorb gehört in jeden Haushalt. So war er oft auch Teil der Aussteuer, die in Deutschland noch bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts üblich war. Ein guter Wäschekorb hält das ganze Eheleben und kann vielleicht sogar noch vererbt werden. Nicht zuletzt diese Eigenschaft macht ihn noch heute oder eher heute wieder zu einem der beliebtesten Artikel der Korbmacher. Doch in den 1950er Jahren bekam er Konkurrenz. 1956 berichtete „Das Flechtwerk“ erstmals von einem Modell aus Plastik. Dieser war mit 1 kg Gewicht etwas leichter, als ein Weidenkorb, der 1,4 bis 1,7 kg wog. Als weitere Vorteile des Plastikkorbes wurden in der Zeitschrift aufgezählt, dass er sich leichter reinigen ließe und nach dem Gebrauch nicht ge-



Erzählen Sie doch einmal von Ihren Routinen beim Frühjahrsputz und beim Washtag.

Womit haben Sie oder Ihre Frau gewaschen und geputzt?

Wann hatten Sie oder Ihre Frau Ihren Washtag?

Haben/hat Sie den Wäscheberg alleine bewältigt?

Wie viele Körbe hatten Sie in Ihrem Haushalt? Woher kamen diese?

Haben Sie eine Aussteuer bekommen?

trocknet werden müsse. Allerdings war der Plastikkorb zu diesem Zeitpunkt noch teurer als der Wäschekorb aus Weide. Deshalb befürchtete man noch keine große Konkurrenz. Dies änderte sich bereits zwei Jahre später und in der folgenden

Zeit verbreitete sich der Plastikwäschekorb weiter und verdrängte den Weidenkorb zum großen Teil. Doch Dank des wachsenden Umweltbewusstseins erfreut sich das haltbare und nachhaltige Naturmaterial seit Jahren wieder großer Beliebtheit.



Zu sehen ist auf diesem Bild ein Arbeitsplatz für die geschlagene Arbeit, bei der das Geflecht mithilfe eines Schlageisens verdichtet wird. Hinter den Wäschekörben aus Weide ist links die Arbeitsbank zu sehen, in der das Werkzeug aufbewahrt wird und auf der der Korbmacher bei der Arbeit sitzt. Rechts daneben steht ein Arbeitsbrett auf dem das Werkstück angebracht wird. Weiter rechts ist eine Weichwanne zu sehen, in der die Weiden eingeweicht werden, bevor sie verarbeitet werden können.



175
Jahre
SCHIEFE EBENE
1848 - 2023



So kennen die Eisenbahnfreunde und auch viele Wanderer noch den Dampflokbetrieb der 1970er Jahre auf der Schiefen Ebene, hier aufgenommen am 2. September 1972. Vorne die schwer arbeitende Schnellzugdampflok der Baureihe 01 des Bahnbetriebswerks (Bw) Hof und am Zugschluss noch erkennbar, die Diesel-Schiebelok der Reihe 211 des Bw Bayreuth, die den Zug von Neuenmarkt bis Marktschorgast nachschob, da die Dampflok alleine die Last des Zuges nicht schaffte, sobald er länger als fünf Schnellzugwagen war.

Am 7. Dezember 1835 begann das Eisenbahnzeitalter in Deutschland. Nicht irgendwo, sondern hier bei uns in Franken. Die „Ludwigs-Eisenbahn“ nahm ihren

Betrieb zwischen Nürnberg und Fürth auf. Die Strecke war kurz, nur sechs Kilometer, aber schon bald brach ein richtiges „Eisenbahnfieber“ in Deutschland aus und nahe-

zu überall begann man zu bauen, so auch in ganz Bayern. Als nächstes entstand eine Eisenbahn von München nach Augsburg. Aber man wollte weiter bauen, über die „Reichsgrenzen“ hinaus!

So begann bereits im Jahr 1837 die „Gesellschaft zur Herstellung einer Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg zur nördlichen Reichsgrenze“ und damit Anschluss nach Sachsen, einem damaligen sehr wichtigen Handelspartner des Königreichs Bayern. Aber noch bevor das Projekt richtig ins Laufen kam, kam die Gesellschaft ins Stolpern bzw. in wirtschaftliche

Schwierigkeiten. Im Jahr 1840, erkannte man in der bayerischen Staatsverwaltung und im Königshaus, dass der Eisenbahnbau nicht privaten Investoren überlassen werden sollte, sondern dass es sich zukünftig um eine Aufgabe des Staates handeln muss, auch wenn König Ludwig der Erste eher ein Freund von Wasserstraßen, sprich Kanälen war.

Nun überdachte man das Konzept der zunächst als „Augsburg-Nordgrenze-Bahn“ bezeichneten Strecke neu und beschloss eine Eisenbahn von Lindau im Bodensee zur Reichsgrenze bei Hof in Bayern auf



In großer Zahl, aber möglichst in einer „Fotoreihe“, sodass jeder Fan zu seinem Foto des Zuges kommt, ohne andere Fotografen im Bild zu haben, stehen die Dampflokomotivfreunde auch heute bei Sonderfahrten an der Steilrampe, hier aufgenommen am 25. Februar 2017 von Roland Fraas.

Staatskosten zu bauen. Und König Ludwig I gab seinen Segen zum Bau und am 1. Mai 1844 auch seinen Namen, sodass die Bahn ab diesem Zeitpunkt den Namen „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ trug. Die Bauleitung der Strecke übernahm der königlich bayerische Oberingenieur Friedrich August von Pauli.

Die Strecke sollte in Lindau beginnen, um Fracht aus der Schweiz und Italien, die mit Schiffen über den Bodensee gebracht wurde, auf die Bahn zu verladen und zu den wichtigen Handelsplätzen in Mitteleuropa (z. B. Leipzig mit seiner damals schon bekannten Messe) zu bringen. Quer durchs Land sollte sie dann über Kempten – Augsburg – Donauwörth/ Nördlingen – Gunzenhausen – Pleinfeld – Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels nach Hof und von dort aus weiter nach Sachsen führen.

Soweit der Plan, der auch von Süden her bis Kulmbach weitestgehend problemlos umgesetzt werden konnte. Aber dann standen Berge (der Frankenwald und das Fichtelgebirge) buchstäblich im Weg. Und die bereiteten den damaligen Eisenbahnbauern reichliche Kopfschmerzen! Wie sollten sie überwunden werden, um nach Hof zu gelangen? Eine Bahn über ein Gebirge gab es damals noch nicht! Die Eisenbahn kam ja aus England, das als Mutterland dieses Verkehrsmittels gilt.



In einer Vitrine im DDM steht er und filmt die vorbeifahrende Dampflok, ein Fan der Schiefen Ebene der 1970er Jahre.

Und da gibt es bekanntlich nicht wirklich richtige Gebirge und auch keine engen Kurven! Beides bei Gebirgsbahnen eigentlich unvermeidbar.

Verschiedene Varianten wurden diskutiert und wieder verworfen, denn man traute der Eisenbahn und insbesondere den Lokomotiven nicht zu, Steigungen zu überwinden. Man dachte, die Reibung zwischen den eisernen Schienen und den eisernen Rädern der Lokomotive reicht dazu nicht aus, die Räder würden „durchdrehen“. So diskutierte man auch Verfahren, die Züge per Seilzug, angetrieben von einer stationären Dampfmaschine,



Der bekannte Eisenbahnmaler Peter König aus Aue (Sachsen) malte für den Verfasser dieser Zeilen ein Motiv, wie es vor dem 2. Weltkrieg täglich zu sehen war: eine sächsische Schnellzuglok aus dem Betriebswerk Reichenbach (Vogtland) zieht den Schnellzug Straßburg – Breslau über die Schiefe Ebene.



Weit schweift der Blick über das Land, hier aufgenommen mit einem bergfahrenden Triebwagen VT 612 oberhalb der ehemaligen Blockstelle Streitmühle.

bergauf zu ziehen, um am oberen Ende der Steigung wieder Lokomotiven vor den Zug zu spannen. Und manche dachten sogar, das geht nur, indem man einzelne Wagen mit Pferden bergauf zieht und in der Bergstation wieder zu einem Zug, den dann eine Dampflokomotive weiterbefördert, zusammenstellt!

Parallel dazu die Frage der Trasse: wo war der beste Weg, an welcher Stelle sollte die Höhe erklommen werden? Auch hier war eine langwierige Suche und Vermessungen erforderlich – ohne vernünftiges Kartenmaterial der Region, denn dies gab es seinerzeit noch nicht. Dann war es klar: die Talstation sollte in dem völlig unbedeutenden, kleinen Bauerndorf Neuenmarkt gebaut werden. Bei den ersten Planungen der Strecke nach Marktschorgast, das als Bergstation auserkoren wurde, dachte man noch an den oben erwähnten Betrieb mit Seilzügen. Dafür waren drei schiefe Ebenen, also gerade Streckenabschnitte, vorgesehen, an deren oberen Ende jeweils eine Dampfmaschine mit Seilwinde stehen sollte.

Aber dann gab es neue Erkenntnisse vom Eisenbahnbau in den USA! Dort baute man bereits Eisenbahnen, die nicht unerhebliche Steigungen zu überwinden in der Lage waren. Daraufhin wurde auch in Bayern, speziell bei der Bahn von Neuenmarkt nach Marktschorgast umgeplant.

Die Variante Seilzugbetrieb wurde fallengelassen und man beschloss, mit Lokomotivkraft die Steigung zu bezwingen. Es wurde geplant, dass der Höhenunterschied in einer durchgängigen Steigung bezwungen werden kann und sich die Strecke dem Gelände anpasst. Das bedurfte auch viel engerer Kurven, als man sie bisher gewohnt war und von denen man auch nicht glaubte, dass Lokomotiven diese befahren könnten.

Aber der Name für diese erste im reinen Lokomotivbetrieb bezwungene Steilstrecke Europas, Vorbild für alle weiteren Gebirgsbahnen wie Geislinger Steige, Semmering und Gotthard, blieb auch nach diesen Umplanungen erhalten: „Schiefe Ebene“ wurde sie von nun an und bis heute genannt.

Am 15. Oktober 1846 wurde das Teilstück Lichtenfels – Kulmbach – Neuenmarkt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn eröffnet. Bereits zwei Jahre vorher wurde mit dem Bau der etwa 8 km langen Steilrampe nach Marktschorgast begonnen. Die Bauleitung vor Ort oblag der von der Eisenbahnbau – Commission Nürnberg eingerichteten Bau-sektion Münchberg mit ihrem Sektionsingenieur Lucas. Wie schon erwähnt, hatte diese Steilstrecke kein Vorbild in Europa, es war eine wirkliche Pionierleistung der damaligen Ingenieure und Bahnbauer und stellte diese vor enorme Herausforderun-

gen. Gewaltige Erdbewegungen waren erforderlich und mehrere bis zu 32 Meter hohe Steinwälle mussten errichtet werden, um die Gleise immer am Berghang entlang vom Tal zur Bergstation verlegen zu können. Allein 62 Tonnen Schießpulver wurden benötigt, um 80 000 m³ Fels aus dem Weg zu sprengen. Alle Kunstbauten sollten auf Anordnung von König Ludwig I. im „römisch-antiken Style“ gebaut werden. Und so wurden und werden auf diesem knapp acht Kilometer langen Abschnitt 158 Meter Höhenunterschied bei einer Steigung von 1 : 40 (d. h. auf 40 m Streckenlänge steigt die Strecke um 1 m) überwunden.

Bereits am 1. November 1848 war es soweit, die Steilrampe und auch die weitere Strecke bis Hof konnten in Betrieb genommen werden.

Von Anfang an war es den Bahnbauern bewusst, dass die Strecke nicht nur von einer Lokomotive allein bewältigt werden konnte, sondern dass eine zweite Lokomotive dem Zug über den Berg helfen musste. Und so entstand in Neuenmarkt eine Lokomotivstation für die Unterstellung und Wartung der hierfür benötigten sogenannten „Hüfslomotiven“. Der später weltbekannte Münchner Lokbauer Joseph Anton Maffei lieferte fünf sogenannte „Remorquere“ (franz. für Schlep-per), die ersten Lokomotiven in Bayern mit



drei gekuppelten (angetriebenen) Radsätzen. Damals hatten die Lokomotiven noch keine Betriebsnummer wie heute, sondern sie bekamen Namen und so erhielten die Schlepper die Namen „Behaim“, „Leibnitz“, „Scharrer“, „Saale“ und „Schneeberg“. Jeweils eine von Ihnen wurde – wie man es von Pferdefuhrwerken kannte, denen man auf Steigungsabschnitten ein zweites Gespann vorspannte – vor die Zuglokomotive und deren Zug gespannt und in langsamer Fahrt ging es dann zu zweit über die Schiefe Ebene nach Marktschorgast. Das konnte bei Güterzügen schon mal fast eine Dreiviertelstunde dauern, bis man endlich „oben“ war! Mehrere Jahre später wurde vom Vorspann- auf den Schiebebetrieb umgestellt, d. h. die Züge bekamen nunmehr anstatt einer Vorspannlok in Neuenmarkt eine Schiebelok am Zugschluss, die zusammen mit der Zuglok an der Spitze den Zug zu Berge beförderte. Dieses Verfahren wurde bis zum Ende des Dampfbetriebs auf der Schiefen Ebene im Januar 1975 bei schweren Zügen angewendet.

Die heutigen starken Diesellokomotiven bringen in der Regel die selten noch auf der Strecke fahrenden Güterzüge allein und ohne weitere Unterstützung nach Marktschorgast. Die modernen hochmotorisierten Dieseltriebwagen rasen mit bis zu 120 km/h bergan, sodass der Fahrgast nicht merkt, wie steil bergauf es geht.

Zunächst wurde pro Tag nur ein Zug je Richtung über die Schiefe Ebene gefahren, aber der Betrieb auf der Strecke nahm stetig zu und z. B. im Jahr 1895 fuhren täglich 17 Reise- und Güterzüge je Richtung über diese Strecke. Und aus der kleinen Lokomotivstation Neuenmarkt entwickelte sich eine recht ansehnliche „königliche Betriebswerkstätte“ mit zwei großen Ringlokschuppen zu je 15 Lokomotivständen, von denen einer heute das Deutsche Dampflokomotiv Museum (DDM) beherbergt (der andere wurde im 2. Weltkrieg zerstört und nicht wieder aufgebaut).

Das Ende des 2. Weltkriegs brachte auch das Ende der Bedeutung der Schiefen Ebene, denn hinter Hof wurde eine nahezu undurchdringliche Grenze gezogen. Vorbei war die Zeit der D-Züge z. B. mit einem Laufweg Breslau – Dresden – Hof – Neuenmarkt – Bayreuth – Nürnberg – Karlsruhe – Straßburg, in denen man sogar in einem Speisewagen frisch zubereitete Menüs genießen konnte. Nunmehr endeten fast alle Züge in Hof, nur ein sogenannter „Interzonenzug“ fuhr als D-Zug über die Schiefe Ebene und hatte Kurswagen nach Görlitz in der damaligen DDR dabei.

Entsprechend sank auch der Stern der seit den 1920er Jahren als Bahnbetriebswerk (Bw) bezeichneten Dienststelle in Neuenmarkt. Nicht mehr bis zu 30 Lokomotiven wurden hier gewartet und mit Lokper-



Auf der Modellbahn im DDM ist die Schiefe Ebene mit ihren imposanten Bauwerken im Maßstab 1:87 (Spurweite H0) detailgetreu auf einer Fläche von ca. 42 m² nachgebaut.



Mit welchen Kraftstoffen wurden Dampfloks angetrieben?

Konnten Dampfloks überall fahren?

Haben Sie die Schiefe Ebene schon einmal mit dem Fahrrad abgefahren?

Was war Ihr schönstes Erlebnis auf dem Fahrrad?

Haben Sie schon einmal in einer Dampflokkabine gesessen?

Ist es dasselbe Gefühl wie in einer dieselbetriebenen Eisenbahn?

Sind Dampfloks ebenso schnell zum Stehen gekommen wie die heutigen Züge?

Waren Sie damals in der Dampflokkabine gern am Fenster gesessen und haben Ihre Blicke in die Gegend schweifen lassen?

Haben Sie als Kind mit Modell-Dampflokkabinen gespielt? Haben Sie gerne Ihren Freunden die neuen Errungenschaften der Modell-Dampflokkabinen präsentiert? Interessiert Sie der Modellbau noch heute?



sonal besetzt auf die Reise geschickt, sondern nur etwas mehr als zwei Hände voll. Und so wurde die Dienststelle immer kleiner und im Frühsommer 1975 schloss sie ganz ihre Pforten.

Gleich darauf begann der Aufbau des DDM, das dann am 22. Juli 1977 für die Besucher geöffnet wurde und bis heute jährlich viele Dampflokkfreunde aus dem In- und Ausland anlockt und begeistert.

Im Museum ist neben den vielen restaurierten Dampflokomotiven auch eine Modellbahn zu sehen, die die Schiefe Ebene im Maßstab 1 : 87 (H0) zum Vorbild hat und den Betrieb demonstriert, wie er zu Zeiten der Dampflokomotiven in den 1960er Jahren hier herrschte.

Und in einer Vitrine im Lokschuppen wird dem „Fan der Schiefen Ebene“ ein Denkmal gesetzt. Hier wird einer der Dampflokkfans, angezogen in der Mode der frühen 1970er Jahre und ausgerüstet mit der Foto- und Filmtechnik jener Zeit, in typischer Pose gezeigt. Zu Hunderten standen sie damals, angereist zum Teil sogar aus Fernost und Übersee, täglich an der Strecke, um ihre schwarzen Lieblinge bei anstrengender Bergfahrt auf Foto, Film und Ton festzuhalten.

Aber auch die Schiefe Ebene selber wird den wandernden Gästen in einem gut

beschilderten und sehr informativen Lehr- und Informationspfad nähergebracht. Hier kann sich der Wanderer an den wichtigsten Stellen die Bauwerke und technischen Einrichtungen in Bildern, Zeichnungen und Texten erklären lassen. Unterwegs kann er in einer extra errichteten Raststation oberhalb der ehemaligen Blockstelle Streitmühle dann bei einem weiten Blick über die Strecke und das Tal wettergeschützt seine Brotzeit auspacken, eine Erholungspause einlegen und den heutigen Zugbetrieb auf der Strecke, der hauptsächlich mit modernen Dieseltriebwagen abgewickelt wird, beobachten. Da es stetig bergauf geht, sollte man aber festes Schuhwerk an den Füßen haben. Auch sollte man über etwas Kondition und ca. vier Stunden Zeit verfügen. Aber die Mühen lohnen sich, das können wir versprechen!

Und nach einer stärkenden Einkehr in einem der Marktschorgaster Gasthöfe steigt der Wanderer voller neuer Eindrücke im Bahnhof in einen der modernen Triebwagen und lässt sich in sieben Minuten Fahrt wieder zurück ins Tal nach Neuenmarkt bringen.



Entlang des Lehrpfads sind nahezu an allen Bauwerken der Schiefen Ebene Erklärungstafeln für die Besucher angebracht.





Die Affenkapelle ist die erfolgreichste Figurengruppe der Firma Max Carl.

Drei Affen zum Erfolg

Die Firma Max Carl Spielwarenfabrik ist insbesondere für ihre mechanischen Spielfiguren bekannt. Die berühmte Affenkapelle haben Sie bestimmt schon einmal gesehen.



Logo seit 1965



Der Hula-Hoop-Junge dreht die Hüften und lässt den Reifen kreisen, um 1960

Max Carl (1902 – 1979) heiratet 1922 Lina Döring – damit beginnt die Erfolgsgeschichte von Max Carl Spielwarenfabrik. Denn Lina ist die Tochter des Spielzeugfabrikanten Heinrich Döring. Als dieser

1924 stirbt übernimmt der gelernte Textilverkäufer Max Carl die Firma und führt sie zunächst unter dem Namen „Heinrich Döring Nachf.“ weiter.



Standort der Firma ist das thüringische Judenbach (Raum Sonneberg). In dieser Region entwickelte sich im 18. und 19. Jahrhundert ein Zentrum der Spielzeugindustrie. Um 1900 existierten allein in Judenbach ca. 80 Gewerbetreibende und Heimarbeiter. Die Entwicklung von Federlaufwerken gestaltete den Ausbau der Spielzeugherstellung in Judenbach weiterhin positiv. Die Spielzeugfiguren konnten durch eingebaute Mechanik anspruchsvolle Bewegungsabläufe ausführen. 1938 gab es in Judenbach 87 Spielzeugfabrikanten und Zulieferer – eines der bedeutendsten Familienunternehmen war die Firma Max Carl.

Während Heinrich Döring Felltiere aus Papiermaché herstellte, die in Schwefelformen gedrückt und anschließend mit Fell und Plüsch kaschiert wurden, modernisierte Max Carl nach der Übernahme 1924 die Spielzeugartikel, indem er serienmäßig mechanische Laufwerke in die Figuren einbaute. Außerdem stellte er die Fertigung von aus Papiermaché-gedrückte-Körper auf aus Pappe-geprägte-Körper um. Die Pappe-geprägten Körper waren einfacher und schneller in der Herstellung und Verarbeitung. Die Uhrwerkantriebe lieferte die Nürnberger Firma Paul Weiss. Die innovativen Ansätze Max Carls zahlten sich aus: Um 1929 war die Firma bereits stark exportorientiert; rund 70 Prozent der Artikel gingen ins Ausland.

1938 wurde bedingt durch den 2. Weltkrieg die Produktion vorübergehend komplett eingestellt. Nach Kriegsende trat der 1924 geborene Sohn Helmut, nachdem er die Meisterprüfung bestanden hatte, in die Firma Carl ein. 1946 kamen die ersten Fahrzeuge im Plastikspritzverfahren hinzu. Vor allem das berühmte CA-JU Sportauto aus Bakelit war ein großer Erfolg. Zwei Jahre später löste Polyäthylen das Bakelit ab, da es sich besser einfärben ließ. Gerade um 1950 waren Fahrzeuge mit Frik-tionsmotor und Federaufzug stark nachgefragt – im Gegensatz zu mechanischen Tierfiguren.

In Folge der deutschen Teilung wurde das Familienunternehmen 1952 enteignet. Nachdem die Firma Max Carl oHG (seit 1950) dies ahnend schon im Vorfeld immer wieder Artikel, Materialien und Werkzeuge über die „grüne Grenze“ in den Westen geschmuggelt hatte, war die Enteignung letztendlich nur der Anstoß zur vollständigen Flucht. Dank der vorbereitenden Maßnahmen konnte die Familie im Keller eines Einfamilienhauses in Coburg-Creidlitz die Produktion erfolgreich fortsetzen. Während zunächst ausschließlich Felltiere ohne Mechanik hergestellt werden konnten, war dies spätestens ab Ende der 50er-Jahre wieder möglich. Die Geschäfte liefen derart gut, dass 1958/59 sogar ein Neubau in Creidlitz errichtet werden konnte. In Aschau im Chiemgau

wurde ebenfalls ein weiterer Produktionsstandort eröffnet.

In den 50er-Jahren begann zudem die Entwicklung und Produktion der wohl erfolgreichsten Figurengruppe der Firma Max Carl – die Affenkapelle. Sie besteht aus einem „Affen mit Tschinellen“, einem „Affen mit Rumbakugeln“ und einem „Affen mit Trommel“. Von der Affen-

kapelle wurden bis Betriebsaufgabe 1992 rund 15 Millionen Stück hergestellt.

Eine besonders werbewirksame Idee ist die Entwicklung der „Lustigen Haus-Kapelle“, die auch mit dem Namen „Bimbo-Box“ oder „Lustige Jazz-Kapelle“ erschien. Insbesondere in Kaufhäusern wurden die Affen-Kapellen in den 50er- und 60er-Jahren als Automaten aufgestellt: Mit einem



Das berühmte CA-JU Sportauto aus Bakelit war um 1950 ein großer Erfolg.



Gab es in Ihrer Familie mechanisches Spielzeug? Welches ist Ihnen besonders in Erinnerung geblieben?

Blechspielzeug war einst sehr beliebt. Welche Produkte aus Blech verwendeten Sie in Ihrem Alltag?



10 Pfennig-Stück konnte der Automat in Aktion versetzt und die Affen zum Trommeln, Klappern und Scheppern gebracht werden. Der große Erfolg der Affenkapelle spiegelt sich auch im Logo der Firma wieder – darin ist ein Affenkopf ersichtlich.

Das umfangreiche Sortiment an mechanischen Spielwaren der Firma Max Carl umfasste neben allen Arten von Tieren auch Figuren wie Clowns, Matrosen oder Zauberer. Besonders selten ist der Hula-Hoop-Junge, der Ende der 1950er-Jahre erschien sowie das Lebensgefühl und die Mode der Zeit verwirklichte. Zu ihm gesell-

ten sich Baseballspieler, Mädchen mit Puppe und eine Vielzahl an Figuren mit allerlei Requisiten. Die handbemalten Köpfe der Figuren bezog Max Carl von Zulieferern aus Neustadt bei Coburg; die Laufwerke kamen von der Firma Gebrüder Bühler im Schwarzwald, die Blechinstrumente von der Firma Wünnenlein & Co. in Zirndorf.

1965 wurde das Warenzeichen neugestaltet. Es zeigte nun ein vereinfachtes Affensymbol mit Steckschlüssel, dazu „carl“ und „original“. Aufgrund der guten Umsätze wurde 1967 in Coburg ein weiterer Produktionsstandort eröffnet. Im ober-



Rohling und Fertigprodukt am Beispiel „Hund mit Hut und Spazierstock“, um 1955

fränkischen Pressig beschäftigte man zusätzlich Heimarbeiter sowie unterhielt Max Carl dort eine Näherei und Zuschneiderei. Die ersten Figuren mit Elektroantrieb über Kabelfernsteuerung und Batteriebetrieb wurden ab 1970 hergestellt. Handelsübliche Taschenlampen dienten dabei zunächst als Behälter für die Batterien.

Nach dem Tod von Max Carl 1979 wurde der Standort in Aschau im Chiemgau aufgelöst. Außerdem ersetzte man nach und nach einzelne Materialien durch Kunststoff, bspw. 1975 den Steckschlüssel aus Blech oder ab 1980 die Blechtrommeln.

Im Laufe der Zeit wurde der Konkurrenzdruck aus Fernost immer größer. 1987 erschien der letzte Firmenkatalog, bis Helmut Carl schließlich 1992 die Produktion vollständig einstellte und seine Werkzeuge nach Fernost verkaufte.



Der Behälter für die Batterien ist eine umgebaute Taschenlampe, um 1960



Nikolaikirche in Potsdam, 1954. Zwei Jahre nach seiner Flucht aus Potsdam kehrt Kempff in seine zerstörte Heimatstadt zurück. Er gibt einen Klavierabend zugunsten des Wiederaufbaus der Nikolaikirche.



Wilhelm Kempff

Zu den schönsten Stücken im Töpfermuseum zählt ein Satz von kunstvoll bemalten Ofenkacheln, die der Thurnauer Keramiker Günther Stüdemann für seinen Freund Wilhelm Kempff fertigte. Sie zeigen musikalische Szenen, exotische Länder und bedeutende Bauwerke, die an das be-

wegte Leben des wohl berühmtesten Komponisten, Pianisten, Beethoven- und Schubertinterpreten des 20. Jahrhunderts erinnern.

Gut zehn Jahre, von 1945 bis 1955 lebt Wilhelm Kempff in Thurnau. Gemeinsam



Ägyptische Pyramiden, 1954. Mehrere Konzertreisen führen Wilhelm Kempff und seine Frau Helene nach Kairo.



Konzertflügel, 1954. Ersten Klavierunterricht erhält Wilhelm Kempff als Kind von seinem Vater, dem königlichen Musikdirektor an der Nikolaikirche Potsdam. 1918, im Alter von erst 23 Jahren, gibt Kempff bei den Berliner Philharmonikern mit Beethovens 4. Klavierkonzert sein Debut.



Wilhelm Kempff mit Tochter Diana vor Schloss Thurnau, 4. Juli 1953



mit seiner neunköpfigen Familie und rund 80 weiteren Geflüchteten ist er in dieser Zeit in den weiten Räumlichkeiten der Schlossanlage, dem Familiensitz seiner Frau Helene, untergebracht. Das Leben in Schloss Thurnau, das von Hunger, Kälte, Krankheit und Angst geprägt ist, schilderte Kempff sehr eindrücklich in Briefen, die er an Freunde und Bekannte schreibt und die heute im Archiv der Akademie der Künste in Berlin aufbewahrt werden. Besonders aufschlussreich sind seine Briefe an den Dichter und Schriftsteller Ernst Wichert: „Aber die vielen herrlichen Prunkräume weisen nur alte, unheizbare Öfen auf, es fehlt am Nötigsten, keine Küche, keine Wasserleitung“.

Die Familie überlebt den Krieg. Doch werden die Nachkriegsjahre zu einer fast noch größeren Herausforderung. Kempff, der von Hitler als herausragender Pianist auf der Liste der „gottbegnadeten Künstler“ geführt wird, erhält von der U.S. Militärregierung ein Konzertierverbot. Eingestuft als kultureller Repräsentant des NS-Regimes steht er auf der „Black List“, was es ihm unmöglich macht in der amerikanischen Besatzungszone aufzutreten. Erst 1947 wird das Konzertierverbot aufge-

Wilhelm Kempff (links) und Günther Stüdemann (rechts), Thurnau, Juli 1977

hoben und das Verfahren gegen von der Spruchkammer des Landkreises Kulmbach niedergelegt. Von Thurnau aus startet Kempff nun eine beispielhafte Karriere, die ihn auf alle Kontinente führt und in der Welt der klassischen Musik unvergessen macht. Eine besondere Verbindung hat er zu Japan. Sein Engagement für die Opfer der Hiroshima-Bombe wird von Kaiser Hirohito mit dem Verdienstkreuz des japanischen Roten Kreuzes gewürdigt. Sogar eine Insel wird nach ihm benannt: Kempusan.

1954 zieht Wilhelm Kempff von Thurnau nach Ammerland an den Starnberger See. Den Kontakt nach Thurnau wird er Zeit seines Lebens halten. Zu seinen engen Freunden zählt Günther Stüdemann, der rund vierzig Ofenkacheln mit Erinnerungen an die vielen Konzertreisen für ihn gestaltet. 1992 verstirbt Wilhelm Kempff in Positano, wo er sich in seinen späten Jahren noch einen Lebenstraum verwirklicht und eine Akademie für hochbegabte Pianisten, die Casa Orfeo gründet. Das Töpfermuseum erwirbt 2001 aus seinem



Aufnahme Wilhelm Kempffs aus dem Jahr 1980 mit Widmung „Der Marktgemeinde Thurnau in dankbarer Erinnerung an die Jahre des Neubeginns 1945 bis 1955. Wilhelm Kempff.“

Nachlass die Ofenkacheln und hält das Andenken an den Ausnahmemusiker bis heute lebendig.



Fliesen finden sich häufig in Badezimmern oder der Küche. Warum? Auf vielen Fliesen sind Muster. Haben Sie Bilder auf den Fliesen oder sind Ihre einfach bunt? Haben Sie als Kind ein Instrument gespielt?





Für immer dein ... –

Liebes- und Hochzeitsgeschenke



Großbürgerliche Brautgesellschaft, Alexandersbad 1910.
Fotosammlung Fichtelgebirgsmuseum

Verliebt, verlobt verheiratet! Wenn zwei sich finden werden nicht nur Zärtlichkeiten ausgetauscht, sondern auch Geschenke. Man möchte dem Gegenüber zeigen, wie wertvoll es ist. Unsere Vorfahren kombinierten hier oft das Nützliche mit dem Dekorativen. Glasfläschen, Trinkgläser, Porzellan, Taschen, Schachteln und vieles mehr wurden der Liebsten oder dem Liebsten übergeben. War man sich dann seiner Sache sicher kam die Ankündigung zur Verlobung. Hier erweiterte sich der Kreis der Schenkenden um Verwandte und Freunde.

Die Hochzeitsgaben waren schließlich die wichtigsten Gaben. Sie dienen zur Gründung und Ausstattung eines eigenen

Hausstandes. In der Regel war der Vater der Braut verpflichtet die Hochzeit auszurichten und die Braut brachte die Mitgift und Aussteuer mit in die Ehe. Die Mitgift war in der Regel Bargeld, die Aussteuer diente zur Ausstattung des Haushaltes. In der Regel wurde die Braut mit ihrer Mitgift auf dem Kammerwagen von zuhause zu ihrem neuen Lebensort gefahren. Möbel, Truhen und Schränke mit Kleidern und anderem Hausrat für Küche und Haushalt befand sich auf ihm. Der Wagen wurde begleitet von der Verwandtschaft, Freunden und Bekannten. Die Kinder waren besonders angetan von Hochzeitsfahrten, weil ihnen vom Brautwagen oft Kleingeld und Süßigkeiten oder Gebäck herabgeworfen wurde.



Kammerwagen, Rekonstruktion Ausstellung „Eine Sache mit Liebe“, 2010

Erinnerungen an das Eheversprechen waren seit dem 18. Jahrhundert zunächst beim Adel üblich. Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts feiert auch das Bürgertum die Jubelhochzeit, seit dem Ersten Weltkrieg

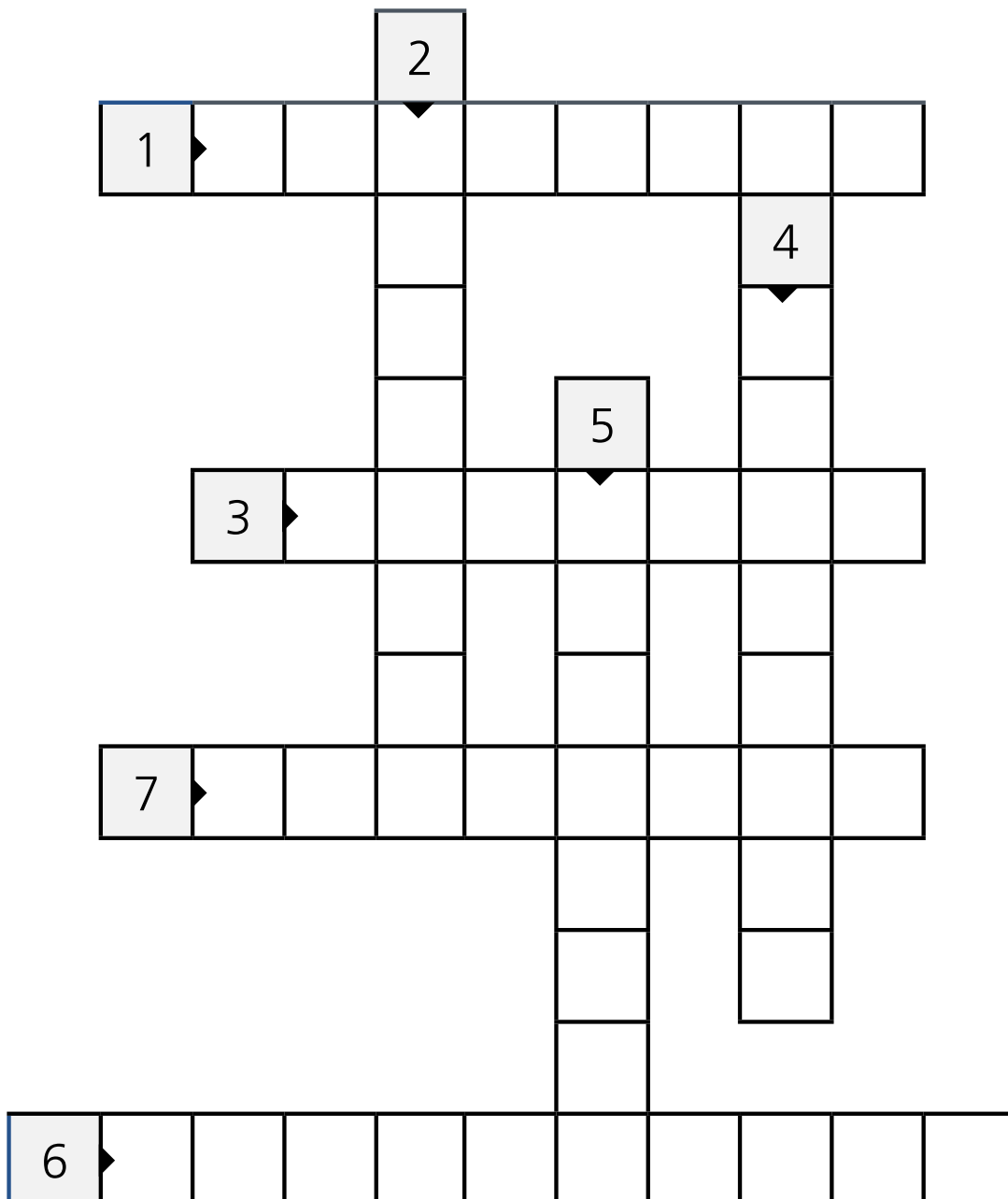
alle Paare. Ob Silberne, Goldene oder gar Diamantene Hochzeit, immer gehört auch der erneute Gang in die Kirche und eine Feier mit dazu. Selbstverständlich auch mit Erinnerungsgeschenken von den Kindern.



Was war Ihr schönstes Hochzeitsgeschenk?
Wo fand Ihre Trauung statt?
Finden Sie Ihr Hochzeitsfoto gelungen?
Was würden Sie heute einem Brautpaar schenken?

Kreuzworträtsel

1. Französisches Wort für „Schlepper“
2. Vermögen an Hausrat, das die Braut mit in die Ehe bringt
3. Musiker an einem Tasteninstrument
4. Sterbeort von Wilhelm Kempff
5. Was wird benötigt für eine Nähmaschine oder händische Näharbeit?
6. In welcher Zeit ist Karpfen besonders beliebt?
7. Tag, an dem schmutzige Kleidung gereinigt wird



Wortenden-Rätsel

Welches Wortende müssen alle folgenden Wortanfänge haben, damit jeweils ein sinnvolles Wort entsteht?

1. Z__ __
2. Pfl__ __
3. Kr__ __
4. Ausfl__ __
5. Kl__ __
6. Spielze__ __

Lösung - Ausgabe 04/2022



Lückenhaft

1. 700
2. Waafn
3. Marta
4. Frankenwaldspitze
5. Schieferformen
6. Flachs
7. England

Rätselhaftes Objekt

Eine handbetriebene Tischnämaschine

Beteiligte Museen

-  DAS Klöppelmuseum
Klöppelschule 4 | 96365 Nordhalben
Telefon 09267 375
www.das-kloepfelmuseum.de
-  Museum der Deutschen Spielzeugindustrie
Hindenburgplatz 1 | 96465 Neustadt bei Coburg
Telefon 09568 5600
www.spielzeugmuseum-neustadt.de
-  Deutsches Dampflokomotiv Museum
Birkenstr. 5 | 95339 Neuenmarkt
Telefon 09227 5700
www.dampflok-museum.de
-  Museum für bäuerliche Arbeitsgeräte
Adolf-Wächter-Str. 17 | 95447 Bayreuth
Telefon 0921 7846-1430
www.lettenhof.de
-  Deutsches Korbmuseum
Bismarckstr. 4 | 96247 Michelau i.OFr.
Telefon 09571 83548
www.korbmuseum.de
-  Töpfermuseum Thurnau
Kirchplatz 12 | 95349 Thurnau
Telefon 09228 5351
www.toepfermuseum-thurnau.de
-  Fichtelgebirgsmuseum
Spitalhof | 95632 Wunsiedel
Telefon 09232 2032
www.fichtelgebirgsmuseum.de
-  Volkskundliches Gerätemuseum
Wunsiedler Str. 12 – 14 | 95659 Arzberg-Bergnersreuth
Telefon 09232 2032
www.bergnersreuth.de

Kontakt

Bezirk Oberfranken

KulturServiceStelle | Adolf-Wächter-Straße 17 | 95447 Bayreuth

Telefon 0921 7846-1430 | Fax 0921 7846-41430

kulturservicestelle@bezirk-oberfranken.de | www.bezirk-oberfranken.de/museumswesen

 www.facebook.com/KulturServiceStelle

Projektträger



In Kooperation mit



www.bezirk-oberfranken.de/kultur

We're Social | Follow Us

