

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Die wichtigste Nachricht aus der Sicht des Werkstattpersonals gleich vorne weg: Die Untersuchungsgrube auf Gleis 6 wird gebaut!

Was kaum einer noch zu hoffen gewagt hatte, wird nun doch Realität. Während diese Zeilen niedergeschrieben wurden, war gleichzeitig ein ortsansässiges Tiefbauunternehmen mit dem Ausheben der gewaltigen Baugrube mitten in unserer Werkstatt beschäftigt. Wo sonst DEV-Aktive und ABM-Mitarbeiter friedlich ihrer Arbeit nachgehen, wurden plötzlich Spundwände gerammt. Die zukünftige Untersuchungsgrube wird eine Länge von 21,50 m und eine Breite von 3,20 m aufweisen. Das Gleis über der 1,53 m tiefen Wartungsgrube wird von allen Seiten gut zugänglich freistehend aufgeständert. Zur Verbesserung der Reinhaltung werden die Wände und der Boden unserer Grube mit Fliesen ausgestattet. Eine ausreichende Beleuchtung wird ebenso installiert, wie auch zahlreiche Anschlüsse für die Druckluft- und Stromversorgung. Im „Ruhezustand“ wird die Wartungsgrube komplett mit Gitterrosten abgedeckt, so daß ein ebener Hallenboden erhalten und somit auch nutzbar bleibt.

Zu dem Gesamtkomplex »Grubenneubau« zählt auch der Neubau eines Öllagers mit Tankstelle im Bereich des heutigen Kohlenbansens bzw. der Zufahrt zur Werkstatt. Das zukünftige Öllager wird in einem noch zu erstellenden kleinen Fachwerkgebäude untergebracht. Natürlich gelten für unser Öllager bzw. unsere zukünftige Tankstelle


die gleichen Auflagen wie für eine Großtankstelle. Also wird auch unser „Kleinbahn-Brenn- und Schmierstoffarsenal“ mit einem doppelwandigen Erdtank, einem Ölabscheider und einer riesigen ölundurchlässigen und möglichst gut getarnten Betonplatte umgeben.

Während der mehr als 3 Jahre dauernden Ungevißheit, ob die Untersuchungsgrube nun gebaut werden kann oder nicht, haben sich die zu erwartenden Baukosten ganz erheblich gesteigert. Um überhaupt mit der zur Verfügung stehenden Bausumme den gewünschten Erfolg erzielen zu können, müssen wir einige Gewerke aus dem Gesamtkomplex herausnehmen und diese in Eigenarbeit erstellen. Daß dieser Umstand die DEV-Aktiven zusätzlich belasten wird, kann wohl jeder nachvollziehen. Es wäre daher gut, wenn einige Gelegenheitsaktivisten und Neueinsteiger den DEV-Bautrupps vor Ort personell oder finanziell unterstützen würden.


Wer die Örtlichkeiten in unserer Werkstatthalle kennt, und das sind wohl die meisten von Ihnen, liebe Leser, kann sich vielleicht ein Bild machen, was passiert, wenn für mehrere Monate über 70 Meter Werkstattgleislänge nicht mehr zur Verfügung stehen. Richtig, es muß improvisiert werden und zwar in großem Stil! Schon Wochen vor dem eigentlichen Baubeginn mußte die Werkstatttätigkeit eingeschränkt werden, damit „mal eben“ noch ein paar notwendige Restarbeiten da und dort erledigt werden konnten. Im isolierten Teil der „neuen Halle“, der sogenannten Waggonwerkstatt, wurde provisorisch ein „Werkstatt-Notbetrieb“ eingerichtet. Wichtige


Versorgungsleitungen, wie auch das Telefon, Werkbänke und dergleichen, mußten dort hineingetragen bzw. umgelegt werden. Mit einem Rangiermanöver größeren Ausmaßes fanden die Vorbereitungen am 21. bzw. 22. 3. 1992 vorerst ihren Abschluß. Das so zwischendurch von den DEV-Aktiven in der Halle eingesammelte Verbundsteinpflaster wurde sorgfältig auf 2 bereitgestellte Flachwagen verladen und auf die Reise zum Bahnhof Heiligenberg geschickt. So konnte die bereits erwähnte Tiefbaufirma am 24. 3. 1992 nach Herzenslust in der von Schienen und Pflaster befreiten Halle ihrer „tiefschürfenden“ Arbeit nachgehen.

Wenn Sie, liebe Leser, diesen Bericht vor Augen haben, werden die Baumaßnahmen hoffentlich schon so weit fortgeschritten sein, daß die Werkstatt zumindest teilweise wieder ihrer Bestimmung übergeben werden kann. Was aber trotz der Grubenvorbereitung noch alles in den ersten Monaten dieses Jahres geschafft wurde, lesen Sie bitte im Anschluß an diesen kurzen Situationsbericht auf S. 30 bis 32.

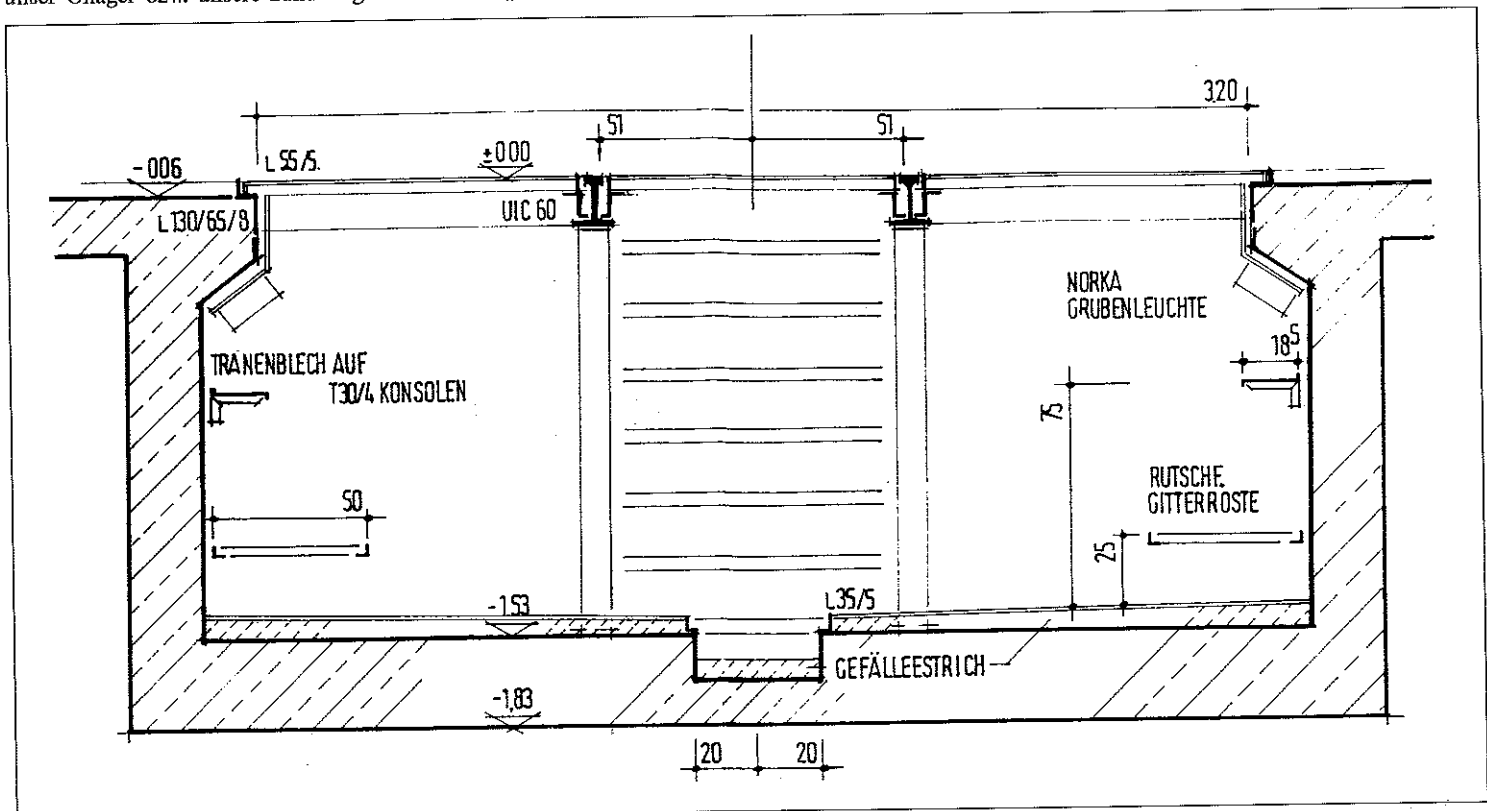
 In der Werkstatt wird gebuddelt. 24. 3. 92

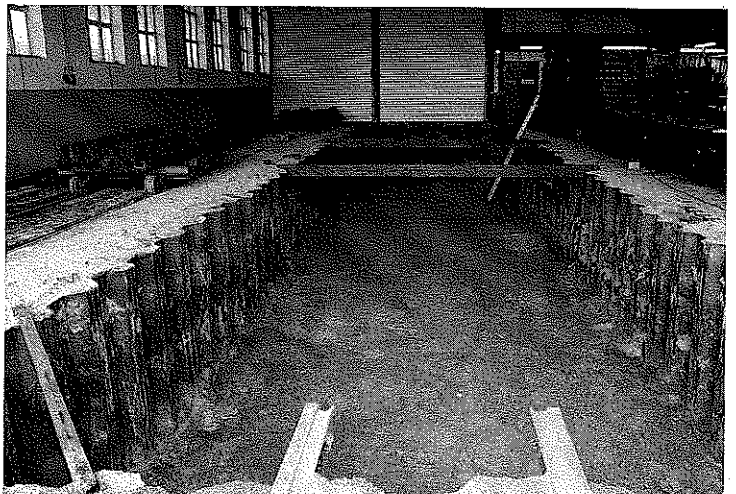
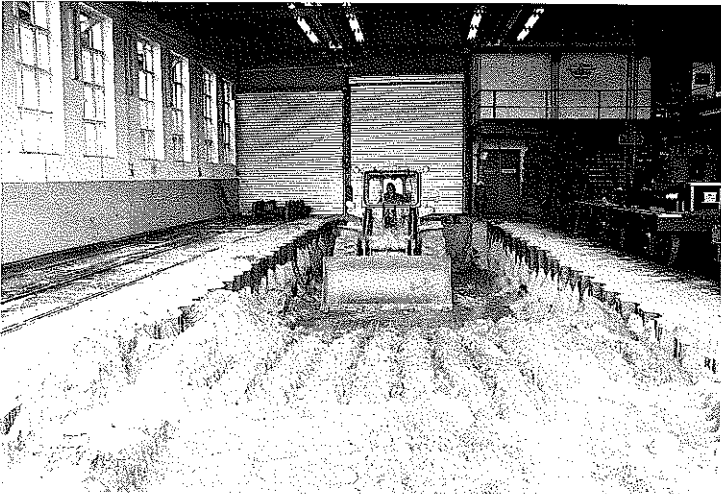
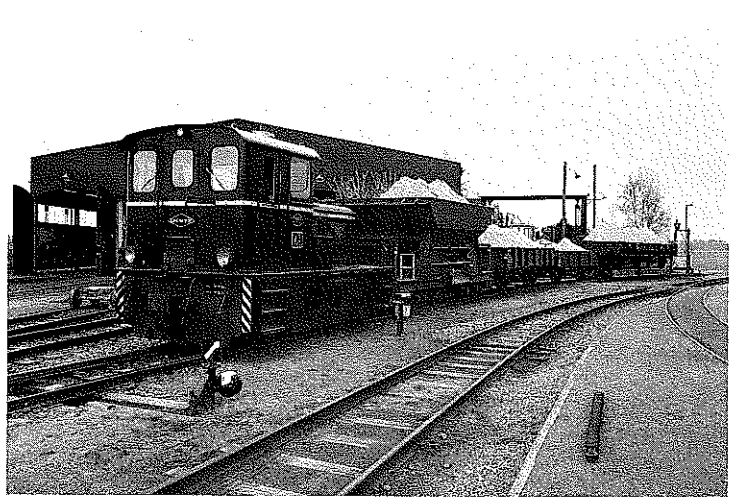
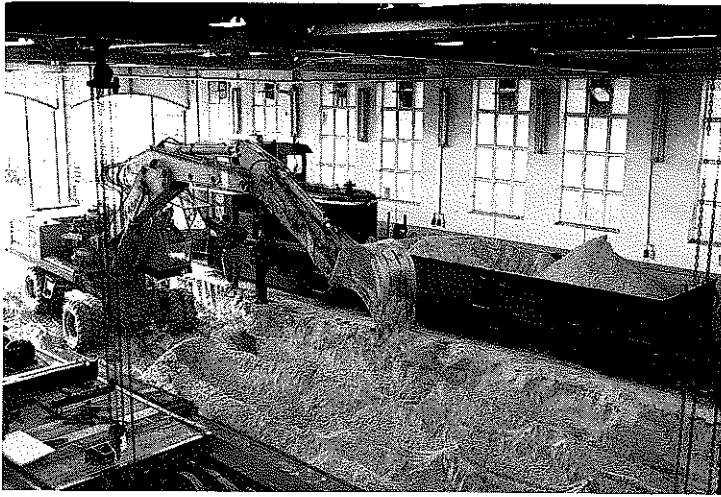
 Den Aushub nehmen Güterwagen auf. 24. 3. 92

 Das Ausmaß der Grube wird deutlich. 24. 3. 92

 Zum Redaktionsschluß sah die Baustelle so aus. 30. 3. 92

Fotos: Uwe Franz

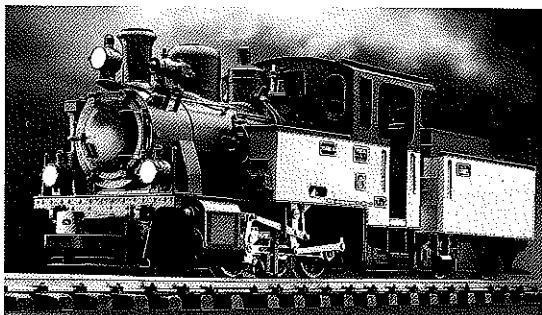




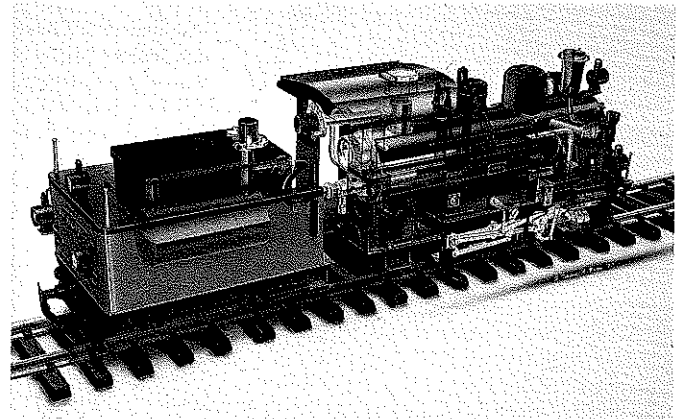
Die erste dampfbetriebene LGB/ASTER-Lok



Was ist eigentlich eine „dampfbetriebene“ Lok? Im Gegensatz zu üblichen Modellbahnloks, die elektrisch angetrieben werden, handelt es sich um eine Lokomotive, die einen echten Dampfkessel und einen Brenner besitzt. In diesem Brenner wird Butangas verbrannt. Das Feuer erhitzt in der Lokomotive das



Wasser bis zum Verdampfen. Wenn genügend Dampfdruck vorhanden ist, kann man das Lokmodell losfahren lassen. Bei der LGB hat man den Trend zum richtigen Dampftrieb (im Fachjargon „live steam“) erkannt und sich mit der Firma Aster in Japan zusammengesetzt, die seit längerem erfolgreich live-steam-Modelle produziert. So entstand die erste richtige Dampflok für die LGB.



Die Ausführung der ersten dampfbetriebenen LGB-Lok ist superb. Sie ist ganz aus Metall hergestellt und besitzt achsisolierte Räder, weswegen sie zusammen mit den herkömmlichen LGB-Triebfahrzeugen mit elektrischem Antrieb eingesetzt werden kann. Die erste dampf-

betriebene LGB-Dampflok FRANK S. (ihr Vorbild ist auf der Museumsbahn „Öchsle“ von Warthausen nach Ochsenhausen im Einsatz) wurde für den Freilandbetrieb geschaffen. Die Lok ist für den Einbau einer Funkfernsteuerung vorbereitet.

**LGB – Die Bahn
zum Anfassen**



ERNST PAUL LEHMANN PATENTWERK

Postfach 30 48 • 8500 Nürnberg 1

Wagen 3

Mit der Hauptuntersuchung wurde Ende März 1992 begonnen. Außer ein paar kleineren Reparaturen im Fahrgastraum wurden auch sämtliche Fallfenster gründlich instandgesetzt und überholt. Die als Musterstücke für die Bestuhlung des Wagen 8 dienenden Holzlattensitzbänke wurden wieder eingebaut. Ein paar Verkleidungsbleche der Fensterposten mußten erneuert werden. Im Zuge der Vereinheitlichung der Bremsklotzvielfalt im DEV-Wagenpark erhält auch der Wagen 3 die neuen Bremssohlen. Für den Einbau der Bremsklötze war es notwendig und weniger aufwendig, die Hängeeisen, an denen die Bremsklötze befestigt sind, gleich mit neu anzufertigen. Die Achslager wurden kontrolliert und, wo es nötig war, nachgearbeitet. Wahrscheinlich wird der Wagen Nr. 3 auch eine neue Lackierung erhalten. Eine diesbezügliche Entscheidung lag jedoch zum Redaktionsschluß noch nicht vor.

Wagen 4

Im Februar 1992 erhielt Wagen 4 wie in DME 4/91 angekündigt an beiden Wagenenden vollkommen neue Zug- und Stoßvorrichtungen nach der DEV-Norm. Die äußerst filigran wirkenden Kupplungen sind nicht nur technisch ein großer Gewinn, sondern werten auch das Gesamtbild dieses Fahrzeuges nicht unerheblich auf. Der Werkstattaufenthalt vom Wagen 4 wurde auch genutzt, um ein paar Schönheitsreparaturen an der Außenlackierung vorzunehmen und um die Leitungsrohre der Dampfheizung neu zu isolieren.

Wagen 8

Der hölzerne Aufbau hat bei der Firma »Bremer Waggonbau« schon ganz erhebliche Fortschritte gemacht. Bitte beachten Sie die Bildfolge dazu auf S. 31. Der unter Verwendung einiger noch brauchbarer Teile fast ganz neu entstandene Wagenkasten war Ende März 1992 so weit fertiggestellt, daß mit den Arbeiten an der Verblechung begonnen werden konnte. Bei Erscheinen dieses Heftes wird der Wagenkasten wahrscheinlich schon nach Bruchhausen-Vilsen zurückgekehrt sein.

Wie bereits in DME 1/92 angekündigt, konnten die Radsätze mittlerweile neu profiliert und die Gleitlager neu ausgegossen werden. Die umfangreichen Erneuerungs- und Instandsetzungsarbeiten an dem teilweise stark vom Rost befallenen Fahrzeugrahmen konnten abgeschlossen werden. Anschließend wurde das Fahrwerk zum Sandstrahlen und Grundieren überführt. Mit der Aufarbeitung einiger kleinerer Bauteile wurde auch schon begonnen. So konnte ein aus Lagerbeständen stammender Körting-Vakuumbremszylinder bereits ebenso aufgearbeitet werden wie ein originales Druckmanometer für die Pintsch-Gasbeleuchtungsanlage. Auch die zukünftigen Holzlattensitzbänke gehen mit großen Schritten ihrer Fertigstellung entgegen.

Wagen 18

Leider gibt es zum Fortgang der Arbeiten am Wagen 18 kaum nennenswerte Fortschritte zu vermelden. Das liegt zum einen am Mangel an ausreichend qualifizierten Holzbearbeitungsfachkräften und zum anderen an Projekten wie z. B. dem Wagen 8 oder dem Wagen 144, die an gewisse Fertigstellungstermine gekoppelt sind und dadurch z. Z. das Personal an sich binden. Aber ich hoffe, in der nächsten Ausgabe der DME einen etwas positiveren Situationsbericht abgeben zu können, denn einige Teile, wie die Tauschdrehgestelle und die der DEV-Norm entsprechenden Kupplungen standen bei Redaktionsschluß schon einbaufertig bereit.

Wagen 109

Der Drehschemelwagen geht mit großen Schritten seiner Fertigstellung entgegen. Nachdem die Radsätze, Gleitachslager und die Tragfedern überholt waren, wurde der Wagen 109 wieder auf seine „eigenen Füße“ gestellt. Anschließend wurden die Lackierungsarbeiten bis auf die Außenseiten der Pufferbohlen weitgehend abgeschlossen. Die kesseldruckimprägnierten Kiefernholzbohlen wurden zugeschnitten und liegen zum Einbau bereit. Auch der Drehschemel wurde inzwischen wieder auf das Fahrgestell montiert. Zum Redaktionsschluß wurden die Einzelteile der DEV-Normkupplung zusammengesetzt und eingebaut. Offizielle Vertreter der „Wutz-Azubi GmbH“ äußerten die Hoffnung, den Wagen zum Saisonbeginn 1992 dem Fahrbetrieb übergeben zu können.

Wagen 144

Der gedeckte Güterwagen dürfte beim Erscheinen dieser Ausgabe der DME bereits unsere Werkstatt verlassen haben. Die Verbretterungsarbeiten der Seiten- und Stirnwände sind abgeschlossen, und der zweifach belegte Fußboden ist wieder eingebaut. Auch die neu angefertigten Stirn- und Seitenwandtüren haben ihre angestammten Plätze eingenommen. Zu den seitlichen Schiebetüren ist zu bemerken, daß das charakteristische Diagonalholzkreuz auf den Türen wieder auf die Innenseiten der Türen gewandert ist. Aus bisher noch nicht restlos aufgeklärten Gründen sind die Türen seinerzeit gewendet worden, so daß das Holzkreuz nach außen gekommen war. Der jetzt wieder hergestellte Zustand mit einer glatten und schlichten waagerechten Verbretterung der Schiebetüren entspricht dem von Fotos und Zeichnungen her bekannten Ursprungszustand des Wagens.

Für seinen Bestimmungszweck als Aufenthaltswagen für Messen und Ausstellungen erhielt der Wagen eine komplette Inneneinrichtung mit Spüle, Kühlschrank, Regalen, Schränken, Garderobehaken sowie einem Tisch und Sitzzecke. Auch eine zentrale Stromversorgung auf 220 V mit festeingebautem Zähler, zahlreichen Steckdosen und elektrischer Beleuchtung gehört zur Ausstattung des Wagens.

Nach Abschluß der letzten farblichen Außenarbeiten wird sich der Wagen 144 nahtlos in das Anstrichschema der übrigen DEV-Güterwagen einfügen und ist somit als Ausstellungswagen nicht zu erkennen, da er von außen wie ein ganz gewöhnlicher gedeckter Güterwagen aussieht, was auch durchaus beabsichtigt ist.

Wagen 164

Der 4achsige Flachwagen wurde ebenfalls mit Zug- und Stoßvorrichtungen nach DEV-Norm und die Anschlußschläuche der Vakuumbremse mit den für unser System passenden Kupplungsstücken ausgerüstet. Um den Einbau einer Durchgangsleitung für die Druckluftbremse zu erleichtern, wurde ein Teil der Bodenbretter demontiert. Vor dem Wiedereinbau müssen noch ein paar Bretter gegen neue ausgetauscht werden. Wo es nötig war, wurde der Fahrzeugrahmen in dem anschließend wieder vom Bodenbelag belegten Teil farblich nachgearbeitet. Auch die 4 Radsätze wurden zwischenzeitlich ausgebaut und zum Profilieren zum Raw Görlitz gebracht. Das Raw zeigte sich wieder einmal sehr flexibel, so daß wir die Radsätze noch am selben Tag wieder mitnehmen konnten. Nach ein paar abschließenden Richtarbeiten an den Klappungen und einer kompletten Neulackierung wird auch dieser Wagen in absehbarer Zeit betriebsfähig zur Verfügung stehen.

Lieferwagen

Auch unser Mercedes-Transporter „Spielmobil“ erhielt in den ersten Monaten dieses Jahres eine große Hauptuntersuchung. Außer einem notwendigen Werkstattaufenthalt wurden alle Arbeiten in unserer Werkstatt ausgeführt. Große Teile der Pritsche einschließlich der Bordwände mußten unter anderem erneuert werden. Aber die Mühe hat sich gelohnt, denn der Wagen kam ohne Probleme durch den TÜV. Jetzt steht eines unserer am meisten genutzten Fahrzeuge nach längerer Zwangspause endlich wieder – und hoffentlich möglichst lange – zur Verfügung.

Im Februar 1992 wurden die Seitenwandgerippe des Wagens 8 aufgerichtet.

Bereits zu Anfang März 1992 war das Fachwerk der Seiten- und Stirnwände fertig.

Arbeiten an Dachbeplankung sowie erste Konservierungsanstriche wurden im März vorgenommen.

Am 30. 3. 1992 war der Mittelteil des Daches bereits neu beplankt.

Der Wagen 4 hat durch die neuen Zug- und Stoßvorrichtungen nicht nur technisch, sondern auch optisch viel gewonnen.

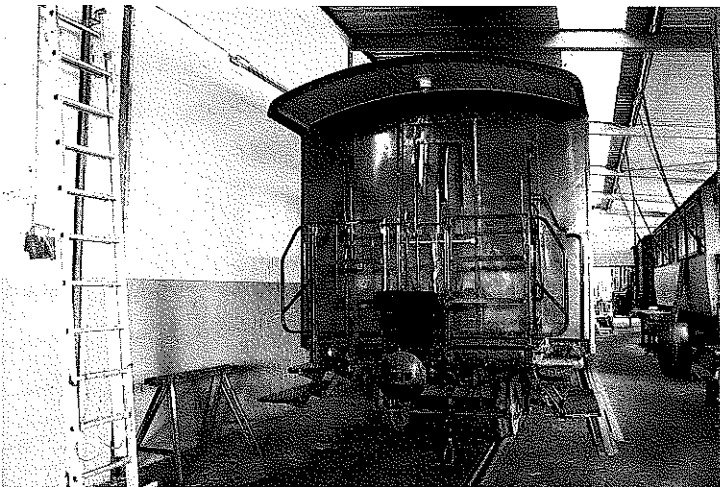
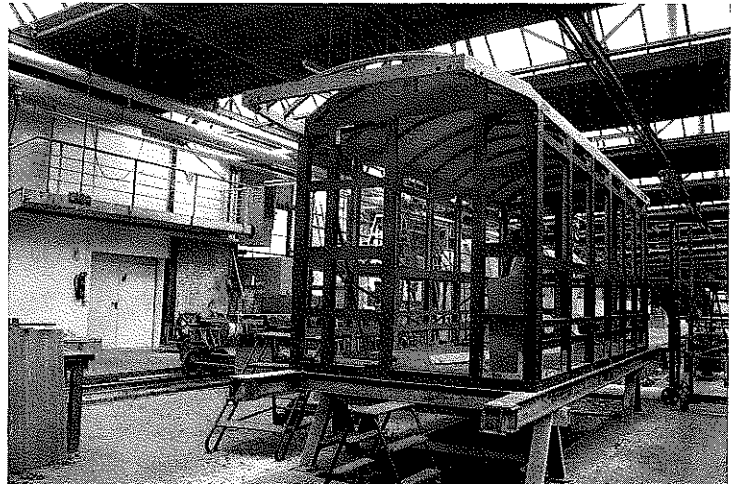
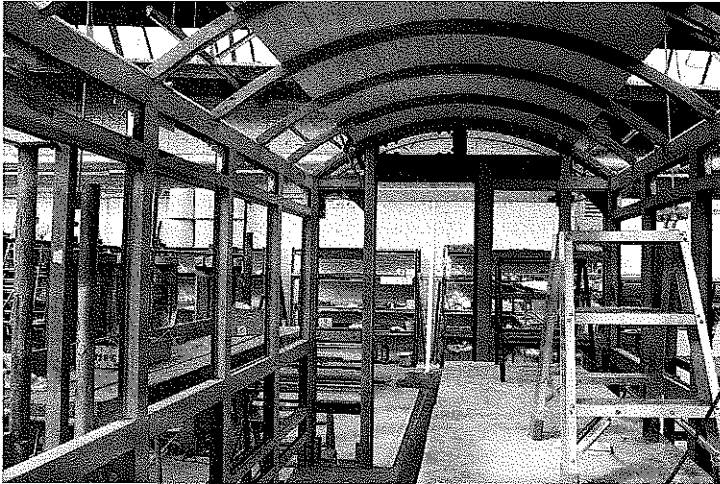
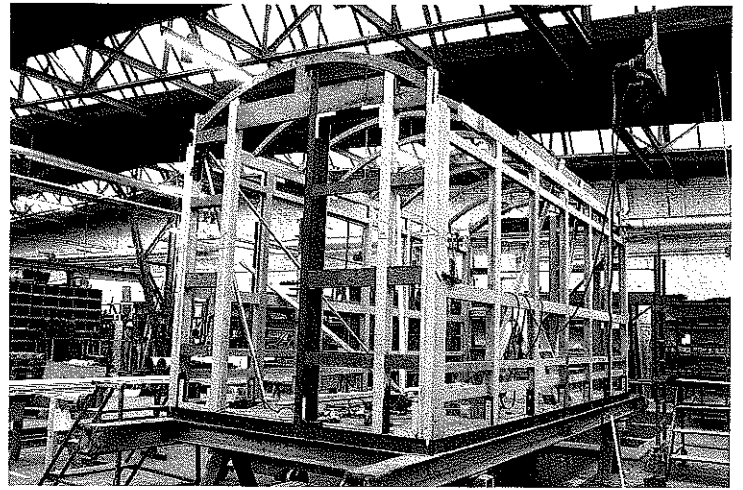
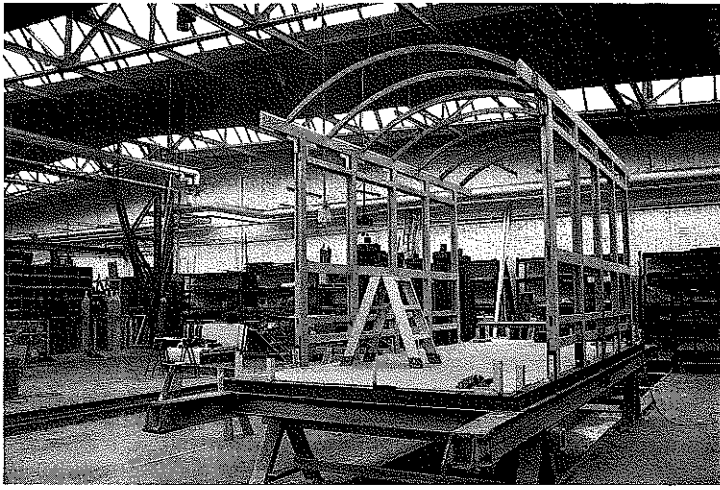
Fotos: Uwe Franz

Der DEV hat eine regelspurige Doppellok der Bayerbahn Köln-Mülheim - Leverkusen gekauft, die aus 2 meterspurigen Kleinloks der Lokfabrik Jung entstanden ist. Zur fachgerechten Verladung wurde die Lok getrennt.

Eine Lokhälfte wird verladen.

Geschafft! Stolz stellt sich die Mannschaft dem Fotografen.

25. 3. 1992, Fotos: Hans L. Overdick



Dampflokomotiven ›Spreewald‹

Auch an der ›Spreewald‹ hat sich wieder einiges getan. Beim Rentner-Meeting im Januar 1992 erhielt die Lok wie vorgesehen ihr nach den Werkszeichnungen angefertigtes Tragfederwerk wieder zurück. Bis auf die neuen Blatt-Tragfedern wurden alle erforderlichen Teile in unserer Maschinenwerkstatt angefertigt. Nachdem der Kessel mit allen erforderlichen Gewindebolzen zur Führung auf dem Rahmen der Lok ausgerüstet war, wurde der Kessel auf dem Lokrahmen aufgesetzt. Zuvor wurde jedoch der neu angefertigte Aschkasten unter dem Stehkessel befestigt. Auch das Stirnblech des Kessels und die vorderen Abstützungen bzw. Befestigungswinkel wurden am Kessel angepaßt und eingebaut. Mit der Neuverblechung des Umlaufbleches wurde ab der vorderen Pufferbohle begonnen.

T 44 erblickt nach jahrelangem Werkstattaufenthalt das Licht der Sonne. 20. 3. 1992

Rahmenarbeiten an ›Franzburg‹, 20. 3. 1992

Im Februar 1992 liegt der Kessel bereits wieder auf dem Rahmen der Lok ›Spreewald‹ auf.
Fotos: Uwe Franz

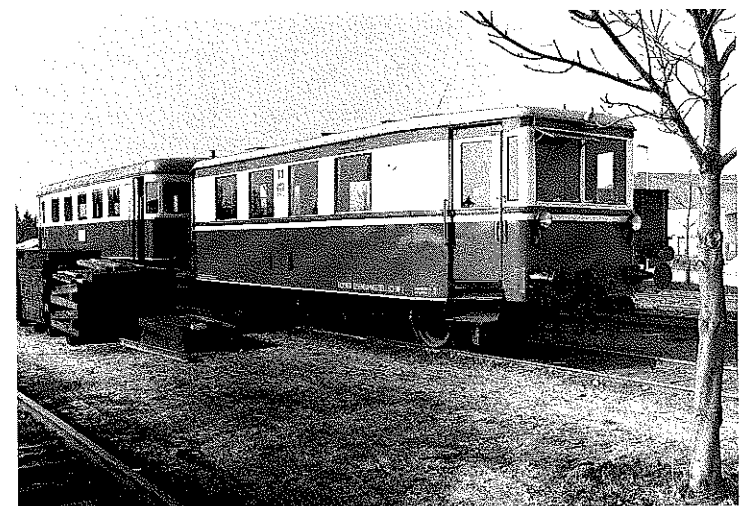
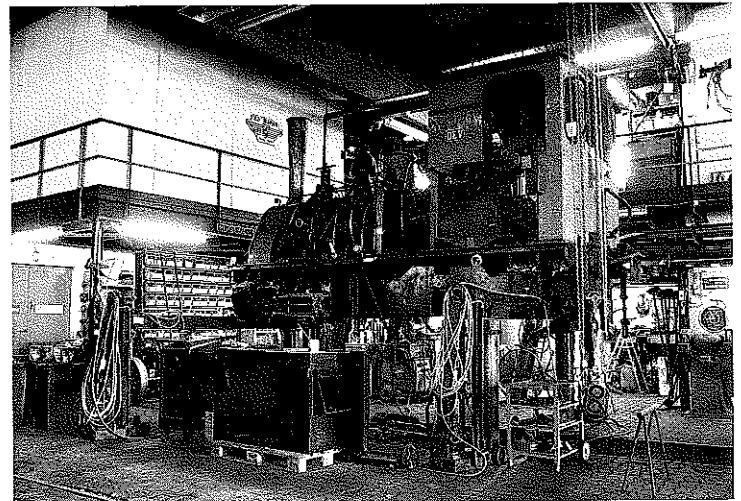
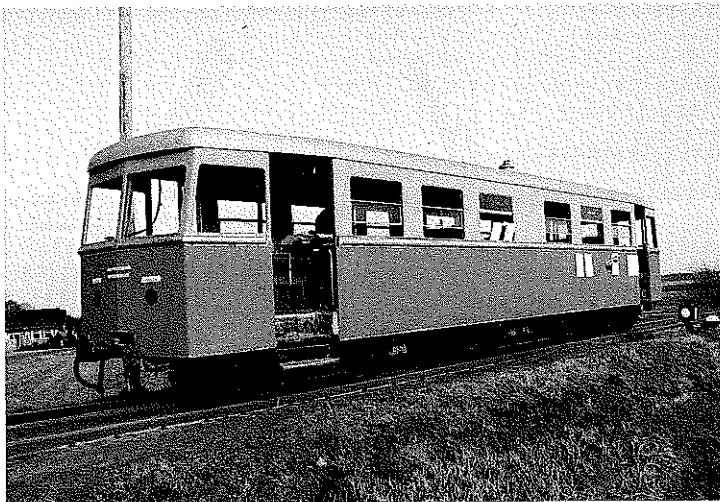
Der Erfolg der „Kohl- und Pinkel-Fahrten“ erforderte den Einsatz des T 1 mit Beiwagen VEF 16.
29. 2. 1992, Foto: Sven Hamann

Dampflokomotive ›Franzburg‹

An der ›Franzburg‹ wurde in den letzten Wochen und Monaten emsig gearbeitet. Nach den Nikolausfahrten wurden die Kohlenkästen demontriert, der Kessel teilweise entkleidet und die Lok ausgeacht. Zwischenzeitlich wurde der Lack an der gesamten Lok angeschliffen. Auch die Rahmenwassertanks wurden entrostet und grundiert. Außerdem wurden in den Rahmenwassertanks neue Mannlochöffnungen eingeschweißt. Statt des einen in DME 1/92 kurz angesprochenen defekten Stehbolzens an der Stehkesselseitenwand wurden bei dieser Gelegenheit gleich ein paar mehr (sicherheitsshalber) ausgetauscht. Wie ebenfalls in der letzten DME angedeutet war, wurden die Achslager gründlich im Raw Görlitz überholt, und die Radsätze erhielten ein neues Profil auf den Radreifen. Vor dem Einachsen der Lok Mitte März 1992 erhielt der Fahrzeugrahmen einen neuen roten Anstrich. Außerdem wurden an der Lok wieder zahlreiche kleinere Verbesserungen und Reparaturen ausgeführt, die hier aber nicht alle aufgeführt werden können. Wir hoffen, daß Lok ›Franzburg‹ bis zu den ersten größeren Messen und Ausstellungen Anfang Mai zumindest optisch wieder einen guten Eindruck macht. Die neue Außenlackierung soll farblich dem Farbschema der übrigen DEV-Dampflokomotiven angeglichen werden.

Triebwagen T 44

Der T 44 hat in letzter Zeit sehr gute Fortschritte gemacht. Der größte Teil der Innenwandverkleidungen in den Fahrgasträumen aus Mahagoni-Sperrholz konnte inzwischen eingebaut werden. Das Verkleiden der Stirnseiten von innen und das Auskleiden der Führerräume mit Sperrholz wird allerdings noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Während des traditionellen „Rentner-Meetings“ im Januar 1992 wurden die Voraussetzungen für einen ersten Probefahrt des Triebwagens geschaffen. Alle wichtigen Bauelemente und Baugruppen wurden nacheinander und später auch miteinander in Betrieb genommen. Nach unzähligen Versuchen, den Kraftstoff zum Motor zu fördern, die letzten undichten Stellen in der Druckluftanlage zu beseitigen oder das Mylius-Getriebe mit seinen Seilzügen einzustellen, war es Anfang März 1992 endlich so weit, daß der T 44 seine „ersten vorsichtigen Schritte“ im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen tat. Ermutigt durch den guten Verlauf ging wenig später eine Werkstattprobefahrt bis zum Bahnhof Vilsen-Ort und am nächsten Tag bis Heiligenberg. Nach Aussage der Triebwagenexperten sind die dabei gewonnenen Erkenntnisse durchaus positiv zu bewerten, und die letzten kleinen Unzulänglichkeiten werde man auch noch ausbügeln können. Bevor nun der T 44 für längere Zeit in unserer provisorischen Werkstatt verschwand, wurde er noch kurzerhand mittels Autokran um 180° gedreht. Dies, um die Tankenfüllstützen aller Dieseldieselfahrzeuge auf einer Seite zu haben. Dadurch können Zapfschlauch kurz und als Konsequenz die Beton-Auffangwanne der neuen Tankstelle klein gehalten werden.





Wolfram Bäumler


Fotowettbewerb: 25 Jahre Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf


Viele Fotofreunde haben zahlreiche Bilder für den vom DEV und der Volksbank Sulingen eG ausgerichteten Wettbewerb eingesandt, so daß es der Jurie ziemlich schwer gefallen sein dürfte, die besten für eine Prämierung auszusuchen. Die Gewinner lauten:

- 1 Ralf Theilke, Bassum
- 2 Harald Penner, Bassum
- 3 Hartwig Harms, Hamburg
- 4 B. Fischbeck, Bassum
- 5 Christian Wachs, Kreuztal
- 6 Ralf Theilke, Bassum
- 7 Harald Penner, Bassum
- 8 Rolf Hartmann, Bassum
- 9 Udo Meissner, Asendorf
- 10 B. Keller, Delmenhorst
- 11 Dirk Kupfer, Flensburg
- 12 Christian Wachs, Kreuztal
- 13 Jürgen Meier, Herford
- 14 Burkhard Walbersloh, Dortmund
- 15 Jürgen Illenberger, Uetze-Hänigsen
- 16 B. Fischbeck, Bassum
- 17 Bernhardt Öhler, Hepstedt
- 18 Jürgen Heckmann, Nienburg
- 19 Wolfgang Freese, Bremen
- 20 Christine Loerke, Schwarme

 Für den 29. 2. 1992 war „Dschungelkrieg“ angesagt. Die Rotte montiert als erstes den Greifer an Friedhelm

Anschließend hub Rangieren an. 

 Strauchdiebe im Einschnitt schneiden Sträucher und sammeln sie auf.

Bei derartigen Tätigkeiten erleichtern die Maschinen die Arbeit. 

Fotos: Sven Hamann

Ihnen herzlichen Glückwunsch zu den gewonnenen Preisen und allen Einsendern vielen Dank für die Mühe.

Nun stehen zur Gestaltung eines Bildbandes jede Menge prachtvoller Fotos zur Verfügung. Doch leider konnte der Bildband nicht wie geplant bis Saisonbeginn am 1. Mai fertiggestellt werden. Denn da viel mehr Fotos als erwartet eingingen,

brauchte die Jurie mehr Zeit für ihre Arbeit als dafür vorgesehen. Der Bildband hätte im Anschluß „übers Knie gebrochen“ werden müssen. Ein lieblos zusammengestelltes Buch mit Ihren Bildern über unsere Museums-Eisenbahn wäre sicher weder in Ihrem Interesse noch im Interesse der Museums-Eisenbahn gewesen. Als sich Herr Kenning im Februar an die Museums-Eisenbahn wandte zum Thema eines Bildbandes über die Kleinbahnen in der Grafschaft Hoya (s. auch S. 10), beschloß der DEV-Vorstand, bis 1993 mit dem eigenen Bildband zu warten.

Natürlich ist es nicht möglich, Dias im Mai 1992 – wie zugesagt – erst zurückzusenden und sie später für den Bildband zu verwenden. Bitte haben Sie daher Verständnis für die Bitte, Ihre Dias bis zum Frühjahr 1993 behalten zu dürfen.

Die Volksbank Sulingen hat alles Material an die Redaktion gesandt; es ist auch wohlbehalten hier eingetroffen. Ihre Dias befinden sich wohlortiert in einer Extrakiste, die Gefahr einer Durchmischung mit dem Redaktionsarchiv besteht daher nicht. Sollten Sie Dias benötigen, erhalten Sie sie natürlich unverzüglich zugesandt. Doch wäre es vielleicht schade, wenn genau dieses oder jenes Bild später fehlt, den Bildband so richtig abzurufen. Daher bitte ich Sie dringend um Aufschub.

