

# Berier Depesche

Vereins- und Informationsschrift des  
Förderkreises Historisches Walberberg e.V.

Jahrgang 7  
Ausgabe 13  
30.03.2014



Abb. 1: Walberberger Gefallenentafel 1914-1918

## EDITORIAL

Mit Beginn des Ersten Weltkriegs im Sommer 1914 zerbrach die bürgerliche Gesellschaft des 19. Jahrhunderts. Die Staats- und Gesellschaftsordnungen der kriegführenden Länder erfuhren revolutionäre Umwälzungen. Neuartige Waffen wie Giftgas, Panzer, Luftschiffe und Maschinengewehr brachten unsägliches Leid, aber auch ein kuriose Randereignis, den Zeppelinabsturz bei Walberberg.

Ihr  
Heribert W. Keßler

## INHALT

Üere Zäppelin litt ze Bäresch..  
Das Fundstück  
FWH intern  
Impressum

## Üere Zäppelin litt ze Bäresch op de Bööm!

Vor 100 Jahren begann mitten in Europa der erste Weltkrieg,  
die Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts

Als vor 100 Jahren, nach dem Attentat von Sarajevo, der Krieg mit der Kriegserklärung Österreich-Ungarns an Serbien am 28. Juli 1914 seinen Anfang nahm, konnte sich wahrscheinlich niemand der damals so „kriegsbegeisterten“ Kaisertruen vorstellen, wie sich dieser Krieg entwickeln würde.

Etwas 60-70 Millionen Soldaten aus fünf Kontinenten waren beteiligt an dem bis dahin umfassendsten Krieg der Menschheitsgeschichte, dem 1. Weltkrieg!

Anders als in den bisherigen Kriegen war nicht mehr der Soldat, sondern Technik und Chemie das Maß aller Dinge. Der Einsatz moderner Technik (Eisenbahn, Telegraf, Maschinengewehr, Kampfschiff, und der erstmalige Einsatz von Giftgas veränderten die Kriegsführung vom Bewegungskrieg zum Stellungskrieg.

Dieser Krieg kostete über 9 Millionen Soldaten das Leben und allein aus unserem bescheiden Walberberg mit seinen rund 1.600 Einwohnern, fielen ihm 38 Mann zum Opfer. Von den vielen Verletzten und Verkrüppelten noch gar nicht gesprochen. Er war die "Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts" [George F. Kennan/amerik. Diplomat und Historiker] und wirkte sich fatal auf die weitere europäische Geschichte aus. Oktoberrevolution, Stalinismus, Faschismus, Nationalsozialismus und schließlich den

Zweiten Weltkrieg hätte es so wahrscheinlich nicht gegeben.

Auch Walberberg wurde Teil dieses technisierten Krieges, als am 06. August, fünf Tage nach der Mobilmachung, ein Zeppelin auf dem Schneeberg, südlich der Kitzburg, strandete. Doch fangen wir vorne an:

Die industrielle Revolution mit ihren vielen technischen Errungenschaften hatte das Leben, zumindest in den Städten, verändert. Insbesondere die Luftfahrt, die seit rd. 10 Jahren die Menschen begeisterte, kann bei diesen Innovationen herausgehoben werden. Lenkbare Luftschiffe und Flugzeuge ließen den Traum vom Fliegen wahr werden.

Seit der Jahrhundertwende war auch Ferdinand Adolf Heinrich August Graf von Zeppelin (\*08.07.1838/†08.03.1917), der Pionier des Starrluftschiffbaus, bemüht, sein Konzept dem Militär schmackhaft zu machen. Die beste Friedens-

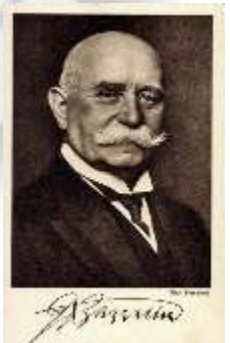


Abb. 2: Graf F. v. Zeppelin

Die Jahreshauptversammlung  
findet am Mittwoch,  
**16. 04.2014, 19 Uhr**  
in der Aula der Thomas-von-  
Quentel-Schule in Walberberg,  
Walburgisstr. 11-13 statt.



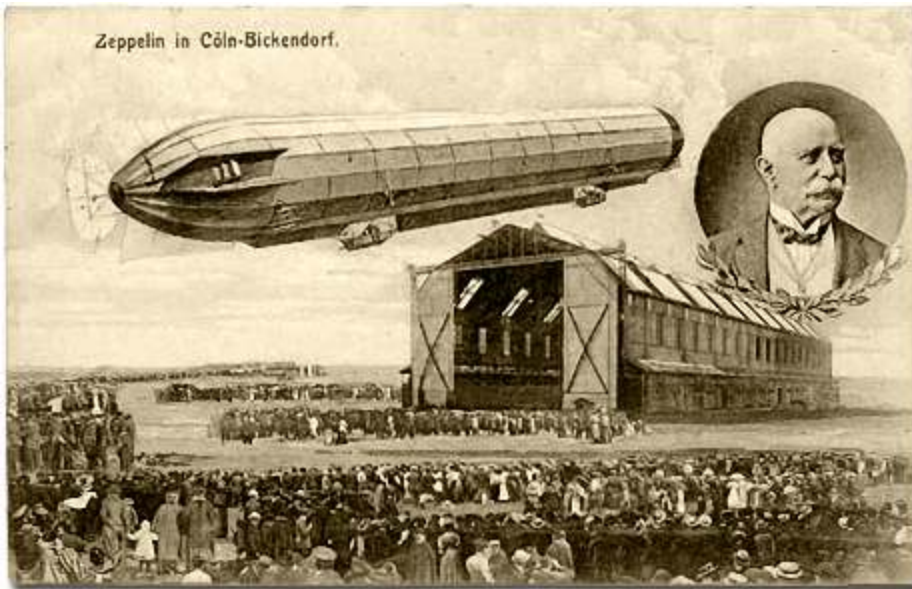


Abb. 3: Reichs-Luftschniffhalle Cöln mit Zeppelin Z II. und Graf von Zeppelin  
Maße der Halle ca. 152 x 50 x 50 m (ca. 7.600 cbm umbauter Raum) - Ansichtskarte um 1910  
Slg. FHW/Keßler

sicherung sei eine allen anderen Staaten überlegene Luftschniff-  
flotte. Doch anfangs war das  
Militär und besonders Kaiser  
Friedrich Wilhelm II. von dieser  
Erfindung wenig überzeugt. Doch  
Graf Zeppelin blieb beharrlich.

*"Wenn Du den Frieden willst,  
rüste zum Krieg"*

war sein Motto, doch erst im Zuge  
der Rüstungsdiskussion ab 1910  
machten sich die Hoffnungen des  
Grafen bezahlt. Durch die  
Bestellung und Abnahme von 5  
Marine- und 9 Heeresluftschniffen  
von 1912 bis zum Sommer 1914  
gestaltete sich die Ertragslage des  
Luftschniffbaus etwas günstiger.  
Die Rüstungsaufträge mögen der  
Firma genutzt haben, den Frieden  
vermochten sie nicht zu sichern.

**„Hurra, es ist Krieg!“**

Aus heutiger Sicht nur schwer  
verständlich war die positive Ein-  
stellung im Kaiserreich zum Krieg.  
Bereits am 03. August hatten

unter dem Kommando des  
Generals Otto v. Emmich sechs  
Infanteriebrigaden auf ihrem  
Vormarsch nach Frankreich vor  
Lüttich die vorgesehenen Auf-  
marschräume besetzt und das  
Generalkommando des X. Armeekorps  
per Kurierbrief den ersten  
Fahrauftrag für einen Zeppelin

erteilt. Belgien war neutral, doch  
das hatte die Verantwortlichen  
offensichtlich nicht weiter gestört.  
Die Oberste Heeresleitung verfügte  
bei der Mobilmachung über  
insgesamt elf Luftschniffe, von  
denen der Z VI. unter dem  
Kommando von Hptm. Klein-  
schmidt am Butzweilerhof in Köln  
stationiert war.

Fahrtantritt laut Befehl des Gener-  
alkommandos des X. Armeekorps  
war für den 05. August, 21 Uhr,  
angesetzt. Der Auftrag lautete:

Fahrt des Heeresluftschniffes Z. VI.  
[Königlich preußisches Luftschniff-  
ferbataillon № 3, Cöln-Bickendorf]  
nach Lüttich und Bewerfen der  
Stadt mit Abwurfmunition.

Brücken und Bahnhöfe sollen  
ausdrücklich verschont werden,  
da sie für den weiteren Vormarsch  
dringend benötigt würden. Der  
Auftrag muss in der Nacht vom  
05. zum 06. August, möglichst  
zwischen Mitternacht und 3 Uhr,  
ausgeführt werden.



Abb. 4: Propagandakarte zum Angriff auf Lüttich. Doch am 9. August 1914 (s. Karte)  
war der Z VI. bereits abgestürzt und durch Zeppelin „Sachsen“ ersetzt worden.

Slg. FHW/Keßler



**Konrad Schwarz & Sohn OHG**  
Zertifiziertes Forsttechnisches Lohnunternehmen  
Rodungsarbeiten - Mulchen von Obstanlagen

Hauptstraße 68  
53332 Bornheim-Walberberg  
Telefon 02227 / 2349  
Fax 02227 / 924769  
E-Mail: forstbetrieb.schwarz@t-online.de







Abb. 5: Heeresluftschiff Z VI.  
Baujahr: 1913 / Erstfahrt am 10. November 1913

Slg. FHW/Keßler

Es gab nur ein kleines Problem: Bei Kriegsausbruch hing die Hülle des Luftschiffes Z. VI. entleert in der Bickendorfer Luftschiffhalle und sollte eigentlich für das im August geplante Kaisermanöver überholt werden. Man war offenbar nicht auf einen zeitnahen Kriegseinsatz vorbereitet.

Nun hatte man alle Hände voll zu tun, um den Zeppelin zum Einsatztermin auch einsatzbereit herzurichten und die 20.870 m<sup>3</sup> fassende Hülle mit dem Traggas Wasserstoff zu füllen. Die Maschinengewehre wurden aus Gewichtsgründen abmontiert, da man bei der Nachtfahrt keine feindlichen Fliegerangriffe erwartete. Wegen der geringen Tragfähigkeit des Schiffes konnten nur rd. 400 kg Munition an Bord mitgeführt werden. Für den Luftangriff gab es noch keine tauglichen Bomben auf deutscher

Seite und so griff man auf Granaten zurück. Für diese Fahrt hing man sieben 15-cm-Granaten à 40 kg und einer 21-cm-Granate mit 120 kg an die Abwurfhaken an den unter dem Schiff herführenden Laufsteg. Man befestigte Pferddecke oder große Putzlappen (ca. 2 m x 1 m) an das Ende der Projektile, die nach dem Abwurf flatterten und den Fall stabilisierten. Für einen Fahrtseinsatz von rd. 13 Stunden war Betriebsstoff an Bord.

Am Abend des 05. August, als der Beobachtungsoffizier des Armeekorps, Major von Dücker, eintraf, waren das Luftschiff Z VI. und die zwölfköpfige Mannschaft einsatzbereit. Doch starker Wind, der quer zur Luftschiffhalle stand, verzögerte die Abfahrt und machte das Herausbringen des Luftschiffes beinahe unmöglich. Starkes Wetterleuchten ließ außerdem weiter zunehmende Windstärke erwarten. Doch das Oberkommando drängte telefonisch zur Abfahrt. Mit großem Einsatz wurde der Zeppelin, trotz der extrem ungünstigen Windbedingungen und der ungenügenden Ausbildung eines Teiles der Haltemannschaft, von den Luftschiffern aus der Halle lanciert.

Mit einer Stunde Verspätung machte sich der Z VI. auf ins gut 100 km Luftlinie entfernte Lüttich,

zum ersten Luftschiffangriff in der Militärgeschichte.

Bei Windstärke 5 aus Südwest erreichten die drei je 165 PS-starken Maybach-Motoren nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h, so dass man erst nach zwei Stunden Aachen erreichte. Dann wurde das Luftschiff auf 600 m Höhe auch noch von der eigenen Infanterie beschossen und musste an Höhe gewinnen. Doch das war leichter gesagt als getan. Beim Steigflug kam man bei diesen Windverhältnissen überhaupt nicht mehr vorwärts, und der vordere Motor setzte bei dieser Schräglage wegen der unterbrochenen Benzinzufuhr vollständig aus. Nur mit großem Einsatz der Besatzung konnte dieser wieder in Gang gesetzt werden. Schließlich erreichte man eine Höhe von 1.500 m, nachdem man zur Gewichtsreduktion westlich von Aachen zwei der 15-cm-Granaten mit gesicherten Zündern abgeworfen hatte.

Nun waren bei Vollmond, trotz zunehmender Bewölkung, die Lichter von Maastrich und Lüttich zu sehen. Gegen 2:10 Uhr hatte



Abb. 6: Mannschaft des Heeresluftschiffes Z VI.



Abb. 7: Typenblatt des Heeresluftschiffes Z VI.

die Mannschaft des Zeppelins Lüttich erreicht, benötigte noch gut eine halbe Stunde für die Positionierung des Luftschiffes und durch Wolkenlöcher erkannte man gegen 2:45 Uhr das Angriffsziel deutlich an den vielen Gaslichtern.

Der Z VI. befand sich über den Wolken, auf einer Höhe von rund 1.450 Metern. Die Stadt wurde überflogen und Leutnant Brickenstein warf, sobald sich wieder eine Wolkenlücke auftat, die Granaten ab. Diese hingen mittschiffs, zwischen den beiden Gondeln und wurden aus der hinteren Gondel durch Kabel vom Abwurfhaken gelöst. Einige Male kam es zum Kabelriss, woraufhin diese Granaten dann freihändig abgeworfen wurden. Nach einer Viertelstunde war der Angriff beendet und man begab sich wieder auf Heimatkurs. Wie sich später herausstellte, sollen, laut belgischen Quellen, durch das Bombardement neun Personen ums Leben gekommen sein.

### Die dramatische Heimfahrt

Doch der Vollmond, der auf der Hinfahrt noch hilfreich war, sollte sich nun als verhängnisvoll erweisen. Bei seinem hellen Schein war der Beschuss allzu leicht, denn als sich die Wolkenlücken über Lüttich für den Abwurf der Granaten auftaten, schossen von der Lütticher Zitadelle her ein bis zwei Kompagnien auf den vom Mondlicht erhellten Feind in der Luft. Bis zu einer Flughöhe von 1.500 m - mehr war mit Brennstoff, Funkstation und Abwurfmunition kaum zu erreichen - lag man noch im Bereich des feindlichen Gewehrfeuers. Die Mannschaft blieb in den Gondeln

unverletzt, doch die Schiffshülle wurde durch diverse Schrapnell- und Gewehrkegelschüsse schwer beschädigt.

Sehr bald zeigten sich die ersten Auswirkungen der feindlichen Geschosse. Die Zellen 4 und 5 am Heck wurden durch Querschläger weit aufgerissen und verloren weitestgehend ihre Auftriebskraft. Bereits über Eupen war die hinterste Gaszelle leer, das Heck senkte sich und das Luftschiff konnte nur mit Mühe und Not dynamisch gehalten werden. Weiter ging die schwierige Fahrt über Düren, bis gegen 3:45 Uhr der Z VI. fast Köln erreicht hatte. Selbst so kurz vor dem Ziel war absehbar, dass eine normale Landung des Luftschiffes unter den gegebenen Umständen nicht möglich war, da sich das Gefährt fast nicht mehr steuern ließ.

Luftschiffführer Hauptmann Kleinschmidt versuchte nun durch kreisen in Richtung Süden, zwischen Köln und Brühl den Zeppelin bis zum Sonnenaufgang

in der Luft zu halten. Er hoffte, die Erwärmung des Traggases durch die aufgehende Sonne und dem ständig sinkenden Kraftstoffgewicht könnte weiteren Auftrieb geben. Überflüssiger Ballast (Reservekanister, Motorersatzteile usw.) wurden abgeworfen.

Doch gegen 4:30 Uhr sah Hptm. Kleinschmidt keinen anderen Ausweg mehr, als zur Notlandung anzusetzen. Er probierte, das stark hinterlastige Schiff, dessen Steuerung durch die Schräglage fast wirkungslos war, auf den Baumwipfeln am rund 150 Meter hohen Schneeberg in Walberberg notzulanden, damit die Bäume den schwersten Stoß abfangen.

Äste splitterten, zerrissen die Hülle und ätzten unter der Last. Doch das waghalsige Manöver gelang und die Besatzung blieb nahezu unverletzt. Erzählungen zufolge soll das Luftschiff vor der Bruchlandung noch in einer Höhe von 5 bis 6 m über den Dächern von Walberberg gefahren sein. Das ist aber sehr unwahrscheinlich.

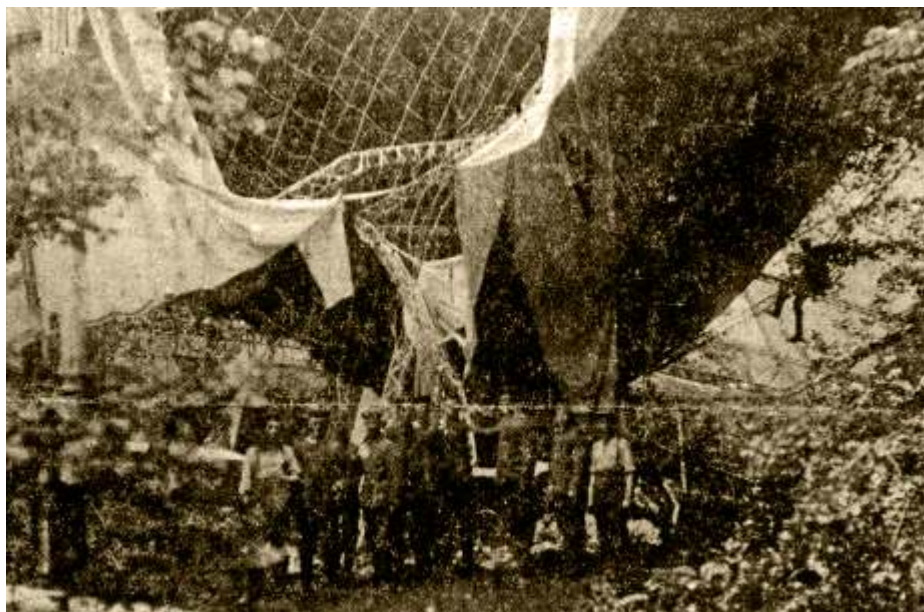


Abb. 8: Teilansicht des Luftschiffes nach der Notlandung

Slg. FHW / MLZ

**Edeka Markt Breuer**

Walberberger Str. 59, 53332 Bornheim

... einkaufen neu erleben!



Telefonischer Vorbestellservice  
unserer Rasting-Qualitäts-Metzgerei unter  
02227-9295887 |





lich und gehört eher in die Rubrik „Sagen und Mythen“. Dann hätte sich der Zeppelin auf einer Flughöhe von rd. 80 m befunden und wäre niemals, wegen des fehlenden Auftriebs, auf dem Schneeberg gelandet.

Augenzeugenberichte besagen, dass sogar von Dransdorf aus - rd. 10 km Luftlinie entfernt - das silbergraue Ungetüm auf den Bäumen des Schneebergs zu sehen war. Anfangs schien das Schiff, das östlich des Rütterweges und südlich des Holzweges gestrandet war, die Notlandung relativ gut überstanden zu haben. Dann knickte das hintere Drittel des 148 m langen Rumpfes ein und wurde somit irreparabel beschädigt. Die Mannschaft seilte sich ohne größere Blessuren aus den Gondeln ab und so nahm der erste Kriegseinsatz eines Zeppelins ein eher unrühmliches Ende.

Um dies möglichst geheim zu halten, wurde der Zeppelin unter Leitung des Kommandeurs des Kölner Luftschiffbataillons № 3,

Major Walter von Schulz, demonstriert. Ob das Bataillon über den an Bord befindlichen Funkentelegrafen vor der Notlandung vom voraussichtlichen Strandungsort informiert oder erst nach dem Absturz telefonisch aus Walberberg oder Merten herbeigerufen wurden, ist unklar. Eine Quelle besagt, dass die Mannschaft in einem nahegelegenen Kloster bewirtet worden sein soll, von wo aus auch telefonisch die Bergungsmannschaft gerufen wurde. Allerdings gab es 1914 in Walberberg keines. Das nächste Kloster, „Maria Hilf“ in Merten, hatte damals noch kein Telefon. Somit bleibt die Frage hier offen.

Bemerkenswert bleibt, dass die Aufräummannschaft so zeitnah vor Ort war. Der Bataillonsstandort lag rd. 25 km von der Absturzstelle entfernt und damals benötigte man für die Anfahrt im günstigsten Fall sicherlich zwei bis drei Stunden.

Trotz der Schäden konnten etliche Bauteile wiederverwendet werden. Das eingeknickte Starrgerippe dagegen musste man einschmelzen.

Den Aufzeichnungen zufolge sollen die Militärtruppen bereits am Vormittag vor Ort gewesen sein. Das gesamte Gelände zwischen Kitzburg und Holzweg war bewachtes Sperrgebiet. Betreten und Fotografieren waren verboten und wahrscheinlich wurde auch das Telefonnetz überwacht. Jedenfalls sollen Telefongespräche unterbrochen worden sein, sobald die Teilnehmer auf das Thema Zeppelinabsturz kamen.

Doch trotz der ganzen Abspermaßnahmen, so schrieb etliche Jahre später der Bürgermeister, hätten viele Walberberger

ein Souvenir vom Zeppelin ergattern können. Insbesondere aus der Ballonhülle sollen Stücke, zum Teil noch über Jahrzehnte, als Tischdecken gute Dienste geleistet haben.

Wie lange letztlich die Aufräumarbeiten andauerten, ist nicht sicher. Unterschiedliche Quellen sprechen von wenigen Stunden bzw. von zwei bis drei Wochen.

Es bleibt festzuhalten, dass trotz des ganzen Tumultes am Vorgebirge in Deutschland kaum etwas über diesen Absturz bekannt wurde. Die Presse berichtete von der intakten Heimkehr des Zeppelins und einem triumphalen Empfang der Mannschaft in Köln, an dem tausende Schaulustige teilgenommen und die tapferen Soldaten der Lüfte gefeiert haben sollen. Eine solche Feier hat es aber wahrscheinlich nie gegeben.

Als Ersatz für den verlorenen Zeppelin kam bereits drei Tage nach dessen Notlandung die „Sachsen“ (LZ17) aus Dresden nach Köln.

Für die Mannschaft des Z VI. war dieser Kriegseinsatz noch einmal glimpflich ausgefallen. Millionen von Soldaten sollten über die vier Jahre bis 1918 in der Hölle des 1. Weltkrieges nicht mehr soviel Glück haben.

Die Kriegseuphorie auf deutscher Seite, die zu Kriegsbeginn mit Parolen wie: „In sechs Wochen sind wir wieder zurück“ zum Ausdruck kamen, wich rasch einer realistischeren Einschätzung und der Erkenntnis, dass Krieg nur Leid und Verderben bringt, und dass der Mensch, egal ob Soldat oder Zivilist, bei einer Materialschlacht niemals eine Chance haben kann.

Heribert W. Keßler



Abb. 9: Absturzstelle des Zeppelins auf dem Schneeberg, zwischen Holzweg, Rütterweg und Kitzburg, Sg. FHW

Quellen: Kölner Volkszeitung vom 10.08.1914; Bonner General-Anzeiger vom 24.12.1931; „Sonntags-Stunden“ eine Beilage zur Mittelrheinischen Landes-Zeitung von 1939; Bonner General-Anzeiger vom 19.07.1974; Stoffsammlung Förderkreis Historisches Walberberg; Historisches Luftfahrtarchiv Köln - Werner Müller, [www.luftfahrtsarchiv-koeln.de](http://www.luftfahrtsarchiv-koeln.de); Die Luftschiffwaffe des Heeres - Die Geschichte der deutschen Heeresluftschiffahrt - Harry C. Redner; Stadtarchiv Bornheim

## Das Fundstück

Das zylindrische Maßgefäß stammt aus dem Karthäuserhof, Kitzburger Str. 27 und wurde dem Förderkreis Historisches Walberberg von Fritz Breuer als Dauerleihgabe für das Heimatmuseum zur Verfügung gestellt. Es diente vermutlich zum Abmessen kleinerer Getreidemengen.

Nördlich des heutigen Wohnhauses Kitzburger Str. 25 stand bis Ende des 18. Jahrhunderts eine der drei bisher bekannten Mühlen von Walberberg. Sie wurde von einem inzwischen versiegten Bach betrieben. Der Bach entsprang in der Flur "Im Kaiser" südwestlich des Sportplatzes am unbebauten Grundstück Irlenpütz Nr.17. Er verlief südlich entlang des Treppweges und der unteren Hanrathstraße zur Mühle „om Blech“.

Als einzige Erinnerungen an die ehemalige Mühle gibt es zwei Mühlsteine. Der eine steht im Vorgarten des Hauses Kitzburger Str. 25. Ein zweiter, etwas kleiner Mühlstein befindet sich nun im Garten eines Hauses am Schwadorfer Kreuz.



Abb. X: Trockenmaß (Scheffel oder Sümmer) mit Streichleiste  
Walberberg undatiert und ohne Eichungsstempel Foto: FHW/Tück  
Innenmaß; Durchmesser von 38,9 cm; Höhe von 17,4 cm = 20,6 Liter



### 50 Jahren

Die Köln-Bonner Eisenbahnen lehnen es ab, den Ort Walberberg in die Omnibuslinie A (Stadtverkehr Brühl) mit einzubeziehen, um nicht den Charakter des innerstädtischen Verkehrs dieser Linie zu sprengen.

### 150 Jahren

Johann Hermann Knop wird neuer Pfarrer in Walberberg. Er hat die Walberberger Kirche in den Jahren 1894/95 unter eigener Mitwirkung und der Hergabe seiner gesamten Ersparnisse ausmalen lassen.

### 200 Jahren

Mit der Flucht der französischen Beamten endet die Besetzung des Rheinlandes durch Frankreich. Landsturm und Kosaken besetzen das linke Rheinufer. Ihnen folgten Preußen und Sachsen.

### 400 Jahren

Gerhard zu Sechtem, geschworener Förster daselbst, zeigte an, dass Michael Schonmecher, Vogt zu Wesseling, aus den Büschen das "Walperen Holz" genannt, das z.T. den Jesuiten in Köln gehörte, einige Stahlen gestohlen habe.

Das Weinjahr 1614 muss sehr schlecht gewesen sein. Es heißt, dass dem Peter Dikop (Oberkeldenicher Hof) die Weinabgabe für das Kloster in Walberberg erlassen wurde und er dafür einen Hahn hergab.

### Mitglieder im FHW:

Mitgliedschaften: 95  
Mitglieder insges.: 152

### Archivbestände:

Texte: 1.819 Beiträge  
Bilder: 2.989 Fotos  
Karten: 53 Land-/Flurkarten  
Zeichnungen: 73 Abb.

***Vielleicht haben auch Sie noch Bild-, Text- und/oder Kartenmaterial, das Sie uns zur Einsicht und Sicherung zur Verfügung stellen könnten. Für eine kurze Info wären wir Ihnen dankbar!***

## IMPRESSUM

### Herausgeber

Förderkreis Historisches  
Walberberg eV (FHW)  
Walberberger Straße 33  
53332 Bornheim-Walberberg

### Redaktion

Heribert W. Keßler (V.i.S.d.P.G.)  
Fon: 02227-809438  
eMail: fhw@walberberg.info  
WEB: <http://walberberg.info>

### Bankverbindung

Kreissparkasse Köln  
BLZ 370 502 99  
Konto-Nr. 52000333

Volksbank Bonn Rhein-Sieg eG  
BLZ 380 601 86  
Konto-Nr. 617800012

Auflage: 250 Exemplare  
Erscheinungsweise: ½jährlich  
**Schutzgebühr: 1,00 EUR**  
für Vereinsmitglieder kostenlos!

Wir danken unseren Förderern!

**EDEKA Markt Breuer  
Konrad Schwarz & Sohn OHG  
Kreissparkasse Köln, Geschäftsstelle Walberberg  
Volksbank Bonn Rhein/Sieg, Filiale Walberberg  
Frank Ginster & Partner Steuerberatungsges., Schwadorf**

*Bitte berücksichtigen Sie bei Ihren Einkäufen und Auftragsverteilungen auch die auf dieser Seite genannten Firmen. Vielen Dank!*

Wenn auch Sie unsere Arbeit finanziell unterstützen möchten, dann würden wir Sie gerne als Sponsor für den Förderkreis gewinnen. Melden Sie sich doch einfach bei uns, damit wir gemeinsam die Möglichkeiten abstimmen können.