Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

21. Jahrgang 3. Quartal 2010

111

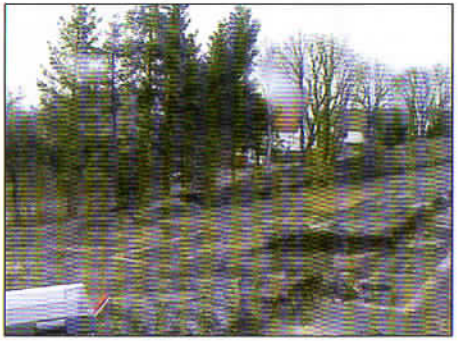



Gemüsehof Olendiek
Ihr Fachgeschäft für Vitamine
Niederstrich 1 · 27632 Cappel · Tel.: 04741/ 1317
„Grüne Kiste" - Lieferung frei Haus
Der Vitaminstoß. Obst- und Gemüsemischung
Frische-Service für die Gastronomie · Hofladen
Wochenmärkte in Cuxhaven
und Bad Bederkesa
Gemüsehof Olendiek
Elbe-Weser Werkstätten EWW
Gemeinnützige GmbH
www.eww-wfb.de


Wellness für Sie und Ihn...
AquaVitalew
Moor-Therme
Bad Bederkesa
...Erholen
...Entspannen
...Wohlfühlen
Jeden Dienstag Damensauna 10-22 Uhr
www.moor-therme.de
Berghorn 13 · 27624 Bad Bederkesa am See · Telefon 0 47 45 / 94 33 - 0

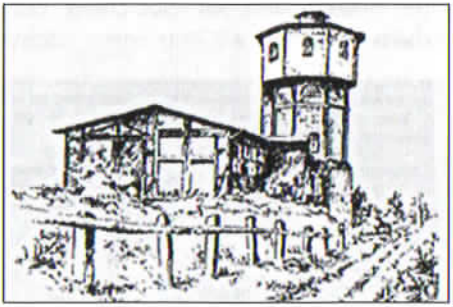


Bisher verfügten wir nur über eine Federzeichnung, auf der allerdings auch der Wasserturm noch zu sehen ist, der auf diesem Foto nicht mehr vorhanden ist.
Dann im Jahre 2006/2007 fanden wir allerdings bei den Arbeiten zur Freilegung des Gleisbettes für das Zuführungsgleis auch die Fundamente von Lokschuppen und Wasserturm.



Endlich . . .

. . . sind wir fündig geworden! Ein nicht genannter Spender hat uns diverse Fotos aus vergangenen Tagen des Bahnhofs Bederkesa überlassen . . . und siehe da: Endlich ein **Originalfoto des ehemaligen zweiständigen Lokschuppens,** da, wo heute das Abzweiggleis zu unseren neuen Hallen liegt - direkt am Hüllenweg. *(siehe auch Foto auf der Titelseite)*



Das 2006 aufgenommene Foto dazu füge ich zum Vergleich noch einmal an *(siehe auch Heft 101 ‚Seite 26).* Links auf dem Foto - neben den Grundmauern des Lokschuppens - ist das Halbrund des Fundaments des ehemaligen Wasserturms noch gut zu erkennen.
Das Wohnhaus auf dem Originalfoto trägt heute die Hausnummer 26 am Hüllenweg. *(wh)*

Mitgliedsbewegungen im Verein:

Wir freuen uns wieder neue Mitglieder im Verein begrüßen zu dürfen:

Bachmann, Claus, Otterndorf / Fritz, Waltraud, Bad Bederkesa / Hilterhaus, Martina, Stubben / Hörmann, Ellen, Bremerhaven / Langelüddecke, Lüttje, Stade / Schlichting, Ursula, Otterndorf / Tucholski, Stephan, Cuxhaven.

Brückenbauwerke . . .

. . . haben wir auf unserer rund 18 km langen vereinseigenen Strecke zwischen Bad Bederkesa und Speckenbüttel wahrlich genug. Und diese unterliegen wie die Strecke selbst, die Fahrzeuge oder sonstige technische Anlagen notwendiger Überprüfungen. Somit musste der Vorstand Anfang des Jahres Aufträge zur Erstellung von ***Gutachten über den Zustand der Brücke über die BAB 27, den Fickmühlenbach und über die Große Beek*** vergeben. Sie wurden von der Fa. KSF in Bremerhaven erstellt und liegen jetzt vor. Nicht unerhebliche Ausgaben für notwendige Sanierungen und Instandsetzungen sind die Folge. Dafür hat der Vorstand zunächst eine Prioritätenliste aufgestellt, die mit der Sanierung des Durchlasses über den Fickmühlenbach beginnen soll.
Über Einzelheiten der Gutachten, notwendige Maßnahmen und durchgeführte Arbeiten werden wir in unseren nächsten Heften berichten.



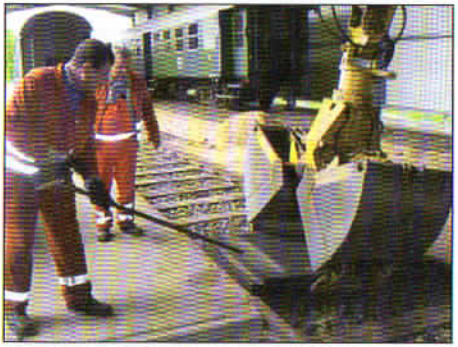
Doch ein Brückenbauwerk konnten wir mit eigenen Kräften komplett erneuern: **Die Brücke am Bahnhof.** Hier haben unter Anleitung von Hans Richter (rechts im Bild) unsere Arbeiter Alexander Boxhorn, Serge Urich und Saip Hadza (von links) den vorhandenen maroden Übergang vom Bahnhofgelände zur Raiffeisenstrasse entfernt und einen stabilen Ersatz geschaffen, dessen Übergänge auch gleich ordentlich angepflastert wurden. Diese Brücke stellt aus alter Zeit eine fußläufige Verbindung des Ortsbereichs der oberen Drangstedter Strasse/Karolinenhöhe zum Bahnhof dar. Auch heute wird sie noch vielfach benutzt als Verbindung zum Baugebiet Heubruchs-/Hüllenweg und zu dem dortigen Handwerksmuseum. Nicht immer gern vom Verein gesehen, da der Bahnhofbetrieb ja auch nicht ganz gefahrlos ist.
Immerhin aber eine Fleißarbeit, die sich auch in der Qualität sehen lassen kann. Herzlichen Dank unseren Arbeitern. *(wh)*

Unterstellhalle . . . weitere Ausgestaltung (Korrektur)

. . . es ist ärgerlich, aber es passiert schon mal: Im letzten Heft Nr. 110 hat sich sicher so mancher Leser gefragt, was denn die 3 den Text begleitenden Fotos aussagen sollen. Wir uns nach dem Druck auch!
Wir berichteten über anstehende Pflasterarbeiten in der Unterstellhalle und insbesondere über bereits verlegte Überwegplatten aus Hartgummi . . .und gerade diese letzteren Arbeiten sollten anhand der Fotos gezeigt werden (und nicht nur Hallenwand und Arm des Zweiwegebaggers).
Somit entschuldigen wir uns für diese Panne und stellen die 3 Fotos noch einmal ein. *(wh)*



Der Geschicklichkeit von Baggerfahrer Willi Kück verdanken wir rasche und problemlose Verlegung der 2 Gleisübergänge



Ewald und Serge sorgen für die richtige Lage der Platte



Einfetten der Platten zur Vereinfachung der Verlegung zwischen die Schienen

Spenden für die Museumsbahn sind wieder sehr wichtig – denn u. a. steht die Sanierung der Brücke über die Autobahn bevor!

Die Aufsichtsbereisung der LEA . . .

. . . fand in diesem Jahr am 18. März statt. Wir hatten Glück mit dem Wetter so kurz vor Frühlingsanfang, dementsprechend gut war auch die Stimmung bei allen beteiligten Personen.

Mit kritischem Blick nahm der zuständige Ingenieur der Landeseisenbahnaufsicht Hannover (LEA), Herr Kohlmann, zu Fuß und mit der Lok unsere Eisenbahninfrastruktur ab.

Neben einigen Vorstandmitgliedern wurde er insbesondere von unserem EBL Harald Uhle und dem ÖBL Horst Kühne (auf dem Foto von links) begleitet.

Außer "Bahnanlagen und Oberbau" sowie "Fahrzeuge und maschinentechnische Anlagen" wurde auch der ,,Allgemeine Eisenbahnbetrieb", d.h. Betriebserlaubnisse, Versicherungen, Geschäftsanweisungen, Ärztliche Untersuchungen des Personals, Brücken- und Durchlassprüfungen u.a.m. von Herrn Kohlmann genauestens ,,unter die Lupe" genommen.

Verschiedene Beanstandungen und Hinweise auf kurz- oder mittelfristige Fehlerbeseitigungen wurden notiert, in einem Abschlußgespräch erörtert und in eine Niederschrift aufgenommen, die mit zwei für unseren Verein wichtigen Aussagen abschließt:

Die Bahnanlagen sind betriebssicher!

Das Eisenbahnunternehmen führt den Bahnbetrieb sicher durch!

Für den Vorstand und die aktive Mannschaft des Vereins ein großes Lob - für den Landkreis als gesetzlichen Eisenbahnunternehmer erneut ein Vertrauensbeweis der Museumsbahn! *(wh)*





Raiffeisen Weser-Elbe eG

Aktiv für den Kunden

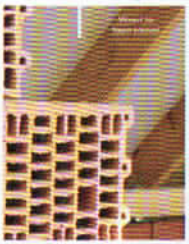
- **Landwirtschaft**
  - Getreide/Raps
  - Futtermittel
  - Saat- und Pflanzgut
  - Düngemittel
  - Pflanzenschutz
  - Lohnarbeiten
  - Diesel
- **Energie**
  - Heizöl
  - Holzpellets
  - Feste Brennstoffe
- **Tankstelle**
  - Waschanlage
  - Ergas
  - Autogas
  - Bioethanol E85
- **Raiffeisen-Markt**
- **Baustoffe**
- **Werkstatt**

Ihr kompetenter und leistungsstarker Partner vor Ort



Wir helfen Ihnen gerne, sprechen Sie uns an!



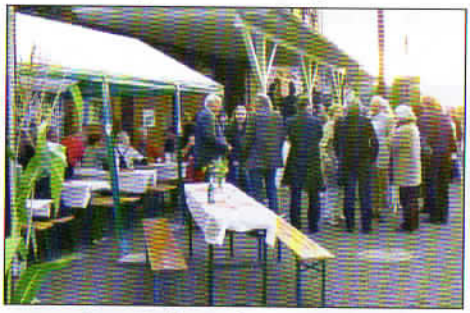




Raiffeisen Weser-Elbe eG · Raiffeisenstr. 10 · 27624 Bad Bederkesa ·Tel.: 04745/9447-0 · Fax: -29
info@raiffeisen-weser-elbe.de · www.raiffeisen-weser-elbe.de

Das Ambiente des historischen Bahnhofs . . .

. . . aber auch der großzügige Raum der neuen Werkhalle erfreuen sich im Verein steigender Beliebtheit für private Feiern oder für Veranstaltungen im Rahmen gebuchter Fahrten mit der Museumsbahn. Kleinere Gästegruppen treffen sich in unserer historischen Bahnhofgaststätte zu Geburtstags-, Hochzeits- oder Jubiläumsfeiern und genießen die Atmosphäre des vergangenen Jahrhunderts. Spielt das Wetter mit, dann wird auch noch gerne der überdachte Bahnsteigbereich dazu genommen.



So fand dort zuletzt am 3. September das *25jährige Jubiläum des Jugendhilfevereins „Die Schleuse e.V."* mit einer Benefizveranstaltung unter der Schirmherrschaft unseres Landrats Kai-Uwe Bielefeld statt.

In der Werkhalle trafen sich am Sonntag, 5. September, rund 180 Oldtimerfans zu einem gemütlichen Kaffeetrinken - nachdem sie zunächst ihre wertvollen "Schätzchen" im Bereich des Bahnhofs geparkt hatten und zwischen 15:00 und 16:30 Uhr mit unserem Zug einen Ausflug nach Langen und zurück unternommen hatten. Lokführer war unser Wolfgang Kretschmar, unterstützt von den Vereinsmitgliedern Günter Meyer, Rolf Thien, Jan-Hendrik Thien und Henning Münstermann. Für das leibliche Wohl sorgte an diesem Nachmittag Ingrid Kretschmar mit ihrem Team.





Mir war es vergönnt, dieses erlauchte Publikum des weltweit etablierten **„Borgward-Oldtimer-Clubs"** zu begrüßen und ihnen ans Herz zu legen, bei allem Enthusiasmus für diese tollen Fahrzeuge nicht ihre „anderen Schätzchen" zu vergessen (was mir erheblichen Beifall der mitgereisten weiblichen Teilnehmerinnen einbrachte).



Wichtig war für uns aber die Tatsache, dass wir dank der neuen Grubenabdeckung die Kaffeetafel erstmals in voller Hallenbreite eindecken konnten. Das wiederum weckt Gedanken an andere Veranstaltungsmöglichkeiten in unserer Halle - immerhin auch eine Zusage in unseren Finanzierungsanträgen beim Bau der Hallen. (siehe hierzu auch den Bericht auf Seite 11).
Diese Gelegenheit haben auch die Freiwilligen Feuerwehren des Landkreises Cuxhaven für sich entdeckt und anlässlich einer groß angelegten **"Kreisbereitschaftsübung der Feuerwehr"** am Freitag, dem 17. September, den Abschluss der Veranstaltung in unsere Halle verlegt, um dort die rund 200 Teilnehmer zu beköstigen. Gerne hat der Verein die Halle dafür zur Verfügung gestellt, denn hin und wieder ist die Feuerwehr auch mal für uns hilfsbereit. *(wh)*

Photovoltaik auf unserem Dach

Im letzten Heft berichtete ich ausführlich über diese Entscheidung unseres Vereins unter der Überschrift **„Ein Stück Zukunftssicherung"**! Die mit Vereinsunterstützung von der Firma "Stoffers-Wintering Solar I KG" gebaute Anlage ist inzwischen komplett installiert und an das Stromnetz der EWE angeschlossen. Am 23.August fand eine gemeinsame Abnahme statt, über die in dem nachstehenden Artikel des Sonntagsjournals näher berichtet wird

Einnahmen für mindestens 20 Jahre

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa verpachtet Hallendach an Solarfirma

Bad Bederkesa (hst). Die Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa hat neuerdings eine Photovoltaik-Dach. „Das sichert unsere finanzielle Zukunft und ist zugleich ein Beitrag zur Entwicklung und Nutzung regenerativer Energien" bei der offiziellen Abnahme der Solarstrom-Anlage.

Habenicht hatte die Idee, die Dachflächen der Unterstell- und Wartungshalle wirtschaftlich zu nutzen und dort eine Photovoltaikanlage zu installieren und zu betreiben. Da die Eigenmittel des Vereins dazu nicht reichten, sprach sich der Vorstand für die Verpachtung der Dachflächen an die Firma Stoffers-Wintering Solar I KG in Börger (Emsland) aus. Die Installationsarbeiten übernahm das Meppener Unternehmen Solen Energy GmbH.

Die Arbeiten standen laut Habenicht wegen der von der Bundesregierung geplanten Kürzung der Einspeisevergütungen unter hohem Zeitdruck. Innerhalb eines Monats befestigten die Spezialisten 1026 Module, montierten neun Wechselrichter, die den solaren Gleichstrom in Drehstrom (230 Volt) umwandeln, und legten die Verbindungskabel. Der Verein kümmerte sich bei der EWE um die Einspeisegenehmigung. Seine Mitarbeiter erstellten unter Leitung von Hans Richter einen 100 Meter langen Kabelgraben von der Halle zum Einspeisekasten der EWE. Am 12. Juli ging die Anlage ans Netz.

Sie produziert, wie die Betreiber Michael Wintering und Heiko Stoffers mitteilten, jährlich mehr als 70 000 Kilowattstunden, die den Jahresbedarf von 20 Haushalten abdeckten. Die EWE zahlt 38 Cent für die Kilowattstunde. Der Verein erwarte nunmehr eine kontinuierliche Pachteinnahme über einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren, freute sich Museumsbahn-Chef Habenicht.



Die Beteiligten sind zufrieden mit der Photovoltaik-Anlage (von links): Museumsbahn-Vorsitzender Wilfried Habenicht, Tobias Geers (Solen Energy), Heiko Stoffers und Michael Wintering (Stoffers-Wintering Solar I KG) vor der Strom-Umspannanlage.

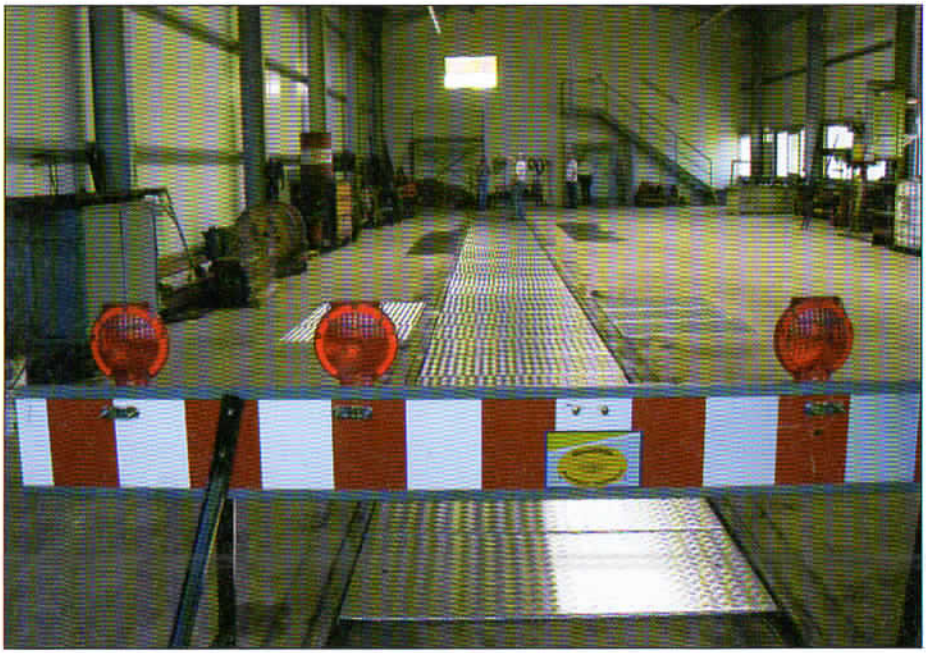
Auch Feuerwehr beteiligt

Wintering lobte die gute Zusammenarbeit mit der EWE-Bezirksmeisterei Bad Bederkesa. Lob gab es auch vom Ortsbrandmeister Hans Peter Otte: Erstmals sei auch die Feuerwehr eingeschaltet worden. Das sei wichtig, weil das Löschen von Bränden in Photovoltaikanlagen mit Gleichstromspannungen bis zu 600 Volt genaue Kenntnisse der Anlage voraussetze. Es sei deshalb erforderlich, ein Register einzurichten, das alle Solarstromanlagen erfasse.

Ich bin sehr froh darüber, dem Vorstand letztendlich diesen Vorschlag unterbreitet zu haben und von einer eigenen Investition abzusehen. So haben wir mit der PV-Anlage selbst nichts zu tun, sichern dafür ein 20jähriges „Sponsoring" und können die sonst notwendig gewordenen Eigenmittel für dringendere Aufgaben einsetzen! *(wh)*

Reparaturhalle vielfältig nutzbar

Als Grundlage für die Finanzierung der Reparaturhalle war ein Konzept für die spätere Nutzung der Halle aufzustellen. Neben Wartungs- und Reparaturarbeiten an Fahrzeugen und Gerät wurde großen Wert gelegt auf eine vielfältige Nutzung für kulturelle Veranstaltungen aller Art. Mitgliederveranstaltungen, Jubiläumsfeierlichkeiten, Gästebetreuung bei Sonderfahrten u. a. wurden bisher schon bei eingeschränkter Hallenfläche durchgeführt. Dies alles und vieles andere mehr kann künftig in wesentlich größerem Rahmen durchgeführt werden, denn die Hallenfläche von rd. 400 qm steht für künftige Veranstaltungen uneingeschränkt zur Verfügung. Eine Vorausetzung dafür ist die verkehrssichere Abdeckung der Arbeitsgrube. Nachdem die Finanzierung gesichert war, konnte der Auftrag nach Ausschreibung an die Firma Demelt Stahlbau, Langen-Debstedt, vergeben werden, die Wartungsgrube von 26.33 m Länge und 11,57 m Breite mit Aluminiumelementen abzudecken. In beeindruckend kurzer Lieferzeit hat Firma Demelt den Auftrag über rd. 8300,– € aufgeführt. Nach 14 Tagen war alles erledigt und konnte ohne Mängel abgenommen werden. Allen Beteiligten daran ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle. Wir sind sehr zuversichtlich, dass die Halle auch künftig mit Leben gefüllt ist und für Wartungsarbeiten sowie kulturelle Veranstaltungen aller Art vielfältig genutzt wird. *(rl)*



Rheingold-Express vom Rhein an den Beerster See

Am 28. 8. 2010 hatten wir Besuch der besonderen Art. Der Rheingold-Express von den Eisenbahnfreunden Köln war zu einer Stippvisite an unserem Bahnhof. Mit ein paar Minuten Verspätung lief der Zug um 14.40 Uhr, erwartet von etlichen Schaulustigen, in den Bahnhof ein.



Foto: Bockstiegel



Foto: Bockstiegel

Die ursprüngliche Strecke des Rheingolds verlief von Rotterdam durch das Rheintal in die Schweiz. 1928 in Betrieb gesetzt, war der Zug den Reichen und Mächtigen vorbehalten. Konrad Adenauer war einer der prominentesten deutschen Fahrgäste. 1987 ersetzten die Eurocity-Züge dann den Rheingold. Jetzt wird er nur noch für Sonderfahrten genutzt.
Während der Zug schon auf Bad Bederkesa zusteuerte, bekamen wir von dort einen Anruf, ob jemand ein bisschen über unseren Bahnhof referieren könnte. Diese etwas unerwartete Bitte wurde souverän von Rolf Thien erfüllt.



Es gab für alle Interessierten und Hobbyfotografen die Möglichkeiten den Zug von innen von besichtigen. Die Entscheidung war schwer, fand man den Panoramawagen aus den 50ern beeindruckender oder den plüschigen Speisewagen von 1928.
Norbert Hubert, Vorsitzender der Eisenbahnfreunde Köln, war positiv überrascht von unserem schönen Bahnhof und von dem herzlichen Empfang. Gerne würde er uns nochmals besuchen, falls der Zug wieder eine Sonderfahrt in diese Richtung macht.
Viel zu schnell verging die Zeit bis zu Abfahrt. Pünktlich um 16.00 Uhr verließ der Rheingold unseren Bahnhof. Wir würden uns auf ein Wiedersehen freuen.

Tourismus-Messe in Bad Bederkesa

Am 4. und 5. September war eine Tourismus-Messe in Bad Bederkesa. Die TKF fragte an, ob wir einen Stand haben wollen. Spontan sagte ich, Sabine Slominski seit März 2010 in der Geschäftsstelle beschäftigt, zu. Ein Messe-Kostüm war schnell gefunden. In der leuchtend orangen Latzhose und Weste unserer Arbeiter und mit alter Ledermütze der Heizer versehen, fiel ich dem Anlass dienend auf. Zusätzlich hatte ich unter meinen Dekorationstücken noch ein Streckenhorn, mit dem ich lautstark auf mich und die Museumsbahn aufmerksam machen konnte. Als Bilanz kann ich ziehen, dass ein paar interessante Kontakte entstanden sind und wir einige neue Mitglieder haben.



Liebe Mitglieder!

Wie Sie sicherlich schon bemerkt haben, werden seit 2010 für die Mitgliedsausweise keine Wertmarken mehr verschickt. Die Ausweise sind dennoch weiterhin gültig!

Sachspenden

Im Sommer erhielten wir von **Herrn Mulatz aus Bremerhaven** eine Reihe von Sachspenden, über die wir uns sehr gefreut haben und für die wir ihm dankbar sind. Und zwar handelt es sich um folgende Gegenstände:

1. Sackkarre
2. Wagenheber für Waggon
3. Fahrkartenknipser der Fa. MAKO
4. Fahrkartenautomat der Fa. MAKO
5. Wanduhr von Fa. Junghans mit Aufziehschlüssel
6 Zugschlußlaterne 08 79
7. Streckenpostenlaterne der Fa. Heinrich Gillet, Edenkoben von 1951
8. Signalhorn der Fa. Martin DB 76
9. Blechschild Deutsche Bundesbahn mit Bundesadler
10. Blechschild Deutsche Eisenbahnversicherung
11. Plastikuhr in IC-Form der Fa. Opticart Verlag
12. DB-Schild auf Gips
13. Blechschild: Abort
14. Blechschild klein für WC-Gebühr
15. Metellschild Hapag-Lloyd von 1971
16. Gusseisen-Schild: Talbot von 1971
17. Weichenkennzeichnung rot/weiß;
18. Bauszeichnung Lokomotiv schuppen/ Wasserstation f. Bahnhof Bederkesa von 11896, gerahmt.

Sackkarre und Wagenheber stehen schon in unserer Ausstellung. Andere Gegenstände müssen tlw. noch ein wenig aufgearbeitet werden.
Wir können immer wieder nur aufrufen: Wer Boden oder Keller aufräumt und derartige bahnbezogene Sachen findet: **Bitte bei uns abgeben!** *(wh)*

Spende für die Museumsbahn?

KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50
Konto-Nr. 110 006 666

Volksbank Bremerhaven-Cuxland, BLZ 292 657 47
Konto-Nr. 115 17 000

Von „Station & Service" nach Station als Service





Der Umbau der Bahnsteige des Bremerhavener Hauptbahnhofes hatte auch positive Auswirkungen auf unsere Museumsbahn.
Bedienstete der Service-Kräfte des Hauptbahnhofes vermittelten uns 4 altwürdige Bänke aus der glanzvollen Zeit des Bremerhavener Hauptbahnhofes.
Mit der Raiffeisen Bederkesa fanden wir kurzfristig einen Partner für den Transport der Bänke von Bremerhaven nach Bederkesa. Hier nochmals recht herzlichen Dank für schnelle, spontane Hilfe.
Auf dem Weg nach Bederkesa wurde gleich der Bahnhof Langen angefahren und die erste Bank seinem neuen Bestimmungsort zugeführt.
Weitere Bänke sollen in Debstedt und Drangstedt ihren neuen Standort erhalten.



LVM Versicherungen

Apel & Kopschick GbR

Mattenburger Str. 18
27624 Bad Bederkesa
Telefon 0 47 45/66 65

Einladung zur

24. Ordentlichen Mitgliederversammlung

am Montag, 22. November 2010, 19.00 Uhr in unserer vereinseigenen Werkhalle in Bad Bederkesa, Gewerbegebiet 24 (Obergeschoss)

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden
2. Feststellen der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
3. Bericht des Vorsitzenden über Vereinsangelegenheiten seit 20. 3. 2010 (u. a. mit einem kurzen Filmbeitrag)
4. Bericht der Gruppen (Fahrzeuge, Oberbau, Service, Archiv und Modellbau
5. Haushaltsplan 2011
6. Wahl eines(r) stellvertretenden Vorsitzenden,
7. Anregungen, Anträge, Anfragen der Mitglieder
8. Verschiedenes

Der Vorstand bittet um rege Beteiligung. Gäste sind uns willkommen.

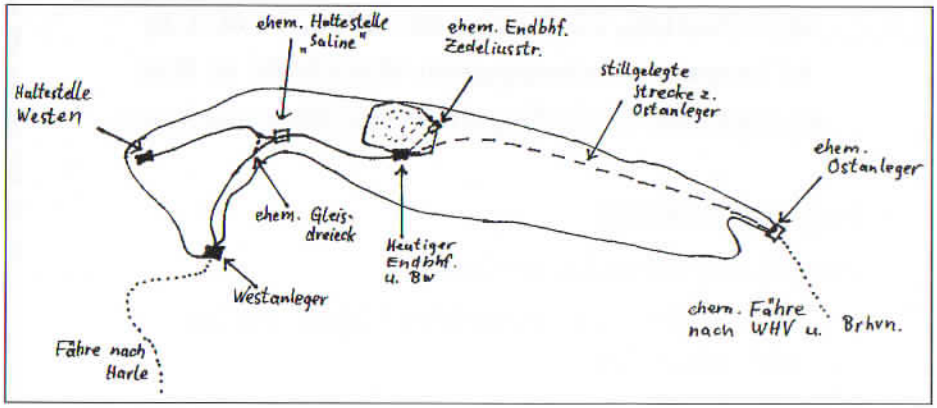
Die Einladung erfolgt gemäß § 8 Ziff 3 der Vereinssatzung

Der Vorstand

Dietrich Rogner

Die Inselbahn auf Wangerooge

Einmal im Leben wollte ich nach Wangerooge fahren. So nahm ich im Juli mit meiner Frau ein Angebot der Nordsee-Zeitung wahr, die in Zusammenarbeit mit einem Busunternehmen einen Tagesausflug auf die Nordseeinsel Wangerooge anbot. Besonders hat mich natürlich die dortige Inselbahn interessiert, von der ich nur wusste, dass sie als einzige von der DB betrieben wird.



Am Fähranleger in Harlesiel bekamen alle Mitfahrer das kombinierte Fähr- und Eisenbahn-Ticket ausgehändigt. Zügig mussten wir uns auf die Fähre begeben, so dass ich kaum noch von einem abgestellten ehemaligen Personenwagen und einer kleinen Diesellok Notiz nehmen konnte. In gemächlicher Fahrt ging es auf der sehr gut besetzten Fähre durch den gewundenen Priel an Sandbänken vorbei, auf denen Seehunde zu sehen waren. Nach über einer Stunde machte das Schiff am Inselanleger fest. Auf dem Kai des Fähranlegers standen zwei



Zug mit Flach- und Personenwagen am Westanleger



Abgestellte Fahrzeuge auf dem Festland in Harlesiel



Gleise am Betriebswerk Wangerooge



Reger Betrieb am Ortsbahnhof

Personenzüge mit je sechs Wagen. Unser Zug war mit einer leuchtend roten Diesellok der Firma ,,Schöma'' gekommen. Diese schob alsbald unseren Zug zum Ortsbahnhof zurück (Wendezug). Es ging zunächst auf einem kleinen Schotterdamm durch die sogenannte Lagune, ein Schwemmlandgebiet, das dauernd Ebbe und Flut preisgegeben ist und unter Naturschutz steht. Für den Wasserdurchfluss ist der Damm mehrfach durch Brücken unterbrochen. Als sich das Bodenniveau in Ortsnähe erhöhte, erblickte ich auf einem Abzweig einen Zug mit Flachwagen und Gepäck- oder Versorgungs-Containern. Erst später wurde mir klar, wohin dieses Gleis führte. Nachdem der Zug ein kleines Deichschart passiert hatte, lief er sehr bald in den Endbahnhof mit dem markanten Bahnhofsgebäude ein. Auf dem Bahnsteig standen zahlreiche Leute, die gleich die Rückfahrt zur Fähre antreten wollten. Der Fahrplan muss dauernd der Tide angepasst werden.

Wangerooge gehörte als einzige Insel nicht zu Ostfriesland, sondern zum Großherzugtum Oldenburg. Bis zur Bildung des Bundeslandes Niedersachsen war das Großherzugtum Oldenburg ein selbständiger Kleinstaat im Deutschen Reich. Die Eisenbahn kam hier mit staatlicher Hilfe zustande. Sie ist bis heute im staatlichen Besitz geblieben. Obwohl Wangerooge von der Fläche her die zweit-



Gleisanlagen Richtung Osten



Denkmallok von 1929, 118,36 t, Einsatz: 1929 bis 1957, 353 025 km gefahren

kleinste Insel vor der ostfriesischen Küste ist, hatte es nach Borkum die längste Inselbahn mit drei Strecken, von denen heute noch zwei bestehen und betrieben werden.
Die Meterspurbahn erlangte durch seine Lage vor Wilhelmshaven in den Kriegen erhebliche zusätzliche Bedeutung. Wangerooge erlitt im II. Weltkrieg als militärisches Ziel große Zerstörungen und Verluste. Das offizielle Eröffungsdatum der Inselbahn Wangerooge wird mit dem 3. 7. 1897 angegeben. An diesem Tage fuhr der erste dampflokbespannte Zug vom Anleger ab, den das



Eingelaufener Zug am Bahnhof (Wendezug)



Der Bahnhof „Kehre wieder"

Großherzogtum Oldenburg zusammen mit der Meterspurstrecke errichtet hatte. Dieser Anleger musste mehrfach verlegt und repariert werden. Außerdem existierte ein separater Militäranleger.
Die Inselstammstrecke führte vom Anleger aus über den heutigen Dorfbahnhof hinaus bis zur Zedeliusstraße, wo alle Betriebsanlagen zu finden waren. Bis dahin war die Strecke 3,5 km lang. Heute liegt der Endbahnhof von 1905 südlich der dichten Ortsbebauung. Schon am 20. 7. 1900 eröffnete die Marine die 2 km lange Strecke zum Westen, die am ehemaligen Haltepunkt „Saline" abzweigte. Hier bestand auch ein Gleisdreieck, so dass Züge direkt vom Westanleger zum Bahnhof „Westen" fahren konnten. Dieses Gleisdreieck hatte auch zum Wenden von Fahrzeugen zur gleichmäßigen Radkranzabnutzung gedient. Seit 1969 besteht es nicht mehr. Schließlich wurde am 1. 7. 1904 die dritte Strecke errichtet, die 5,4 km lang war und zum Ostanleger führte. Er diente den Reedereien aus Wilhelmshaven und Bremerhaven zur direkten Inselfahrt. Diese Bahn bestand bis 1958, als der Anleger wegen Versandung und Beschädigung aufgegeben werden musste. Damit war der Bestand der „Ostlandbahn" nicht mehr nötig.
Der 1905 erbaute Inselbahnhof war ursprünglich mit einer Bahnsteigüberdachung versehen, die im II. Weltkrieg zerstört und nicht wieder aufgebaut wurde. Die BW-Anlagen am Bahnhof wurden in den dreißiger Jahren erstellt.



Gleise östlich des Bahnhofs



Gleis des WSA Wilhelmhaven am Bhf „Westen"

Die Bahn verfügte zunächst nur über kleine zweiachsige Dampfloks, die teilweise gebraucht nach Wangerooge kamen. Die Dampftraktion bestand auf der Insel bis zum Ende der fünfziger Jahre. Danach fuhren nur noch Dieselloks.
Nach dem Aussteigen habe ich mir einmal einen Überblick über die Gleisanlagen des Bahnhofes verschafft. Neben einigen abgestellten Flachwagen waren dort das kleine BW mit seinen verschlossenen Schuppen und Zufahrtsgleisen zu sehen. Auf den Gleisen in Richtung zum ehemaligen Ostanleger war ein Kesselwagen abgestellt. Das Gleis der Ostbahn ist noch auf einige hundert Meter als Abstellgleis vorhanden und endet dann in einer Wildrosenhecke an einem Prellbock. Die weitere Trasse ist teilweise schon mit Häusern bebaut.
Verlässt man den Bahnsteig durch das Bahnhofsgebäude, so gelangt man auf die Hauptstraße zum Strand. Beim Rückblick kann man das imposante Bahnhofsgebäude im bereits erwähnten Stil der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen auf sich wirken lassen. Dicht beim Bahnhof steht der alte Leuchtturm mit dem Heimatmuseum, passend dazu in einer Grünanlage die letzte zweiachsige Dampflok. An der müsste allerdings bald etwas getan werden. Geht man auf der Hauptstraße weiter, so gelangt man am Ende zu einem hoch gelegenen Restaurant, dem Café Pudding. Es liegt auf dem Fundament einer Flak-Stellung



Ende der ehem. Strecke nach Osten



Zug am Bhf „Westen" für Kinderheime usw.

am Nordufer der Insel und bietet wie viele andere dort gelegene Hotels eine großartige Aussicht, mit kurzen Wegen zum Badestrand.
Gerne nahmen wir den Vorschlag der Kurverwaltung zu einem Fitnessprogramm auf. Man sollte den Weg zum Westanleger zu Fuß zurücklegen. Da wir im Ort das Wesentliche gesehen hatten, machten wir uns auf den Weg. Über gute Rad- und Wanderwege ging es vom Ortsausgang durch eine weitläufige Dünenlandschaft nach Westen. An den zahlreichen Bombentrichtern waren die Folgen des Krieges noch gut zu erkennen. In Richtung des neuen Leuchtturms näherte sich die Zweigstrecke der Inselbahn unserem Weg. Die Züge dorthin bedienen vom Ortsbahnhof aus (Spitzkehre) neben den Bewohnern verschiedene Kinder- und Jugendheime. Sie sollen vorwiegend im Sommer und nicht so regelmäßig fahren. Wir konnten gerade einen Zug sehen. In einem Bogen am historischen Westturm vorbei erreichten wir bald den Hafen. Leider waren wir wie einige andere Teilnehmer dieses „Trainingsprogramms" etwas zu früh am Ziel angekommen und mussten bis zum Anbordgehen die Zeit förmlich totschlagen. Ohne Kiosk, Toiletten und Unterstellmöglichkeit am Hafen warf dies auf den sonst schönen Ausflug einen kleinen Schatten. Späte Einsicht: Wir hätten doch lieber mit dem planmäßigen Zug zurückfahren sollen!
Angaben zur Geschichte entnommen aus „Die Nordsee-Inselbahnen", Hans-Wolfgang Rogl, Alba-Verlag, 4. Aufl. 1990



Romantik Hotel
BOSEHOF
- all das Gute genießen.
27624 Bad Bederkesa
Hauptmann-Böse-Straße 19
Telefon (0 47 45) 9 48-0
Telefax (0 47 45) 9 48-2 00
www. boesehof.de

Komforthotel mit Badelandschaft und Hallenbad, (11 x 6 m), 3 Saunen, Infrarotkabine, Solarium und Liegeraum, Physiotherapie und Wellnessabteilung.

Küche weit über die Region hinaus für seine Qualität bekannt.

Nachmittags Kaffee und hausgebackene Kuchen und Torten.

3 Biere vom Faß, 20 offene Weine und mehr als 200 verschiedene Flaschenweine.

Große Terrasse - Parkplätze am Haus - Garagen.

Klaus-J. Zarbel

V 200 033 (220 033-5) zu Besuch auf alter Strecke

Eine gemeinsame Veranstaltung zweier Vereine, den Hammer Eisenbahnfreunden (HEF) und dem Verein Lübecker Verkehrsfreunde (VLV) führte eine Lokomotive in ihren ehemaligen Einsatzraum zurück. Ein Sonderzug, bespannt mit **V 200 00**, führte am 28. 4. 2007 von Hamburg über Cuxhaven zu einem Kurzbesuch nach Bremerhaven-Columbusbahnhof.

Am Ende ihrer Glanzzeit wurden die Lokomotiven der Baureihe V 200 im Norden der Bundesrepublik zusammengezogen und auf die Bahnbetriebswerke Lübeck und Oldenburg Hbf verteilt. Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn gehörte die o.g. Maschine zum Bestand des Bahnbetriebswerks Oldenburg Hbf. Sowohl Lübecker als auch Oldenburger Lokomotiven wurden vom Bw Bremerhaven auf den Strecken nach Stade über Bremervörde und nach Cuxhaven eingesetzt. Auch das Personal stammte vom Bw Bremerhaven.

V 200 033 wurde 1956 von Krauss-Maffei unter der Fabriknummer 18.277 erbaut und an die DB ausgeliefert. Nach ihrem Ausscheiden aus Diensten bei der DB erwarb die Museumsbahn Hamm (MEH) die Maschine für ihre Einsätze, die sie auch z. B. wie hier, in den norddeutschen Raum führten.





Ein Vierteljahrhundert steht zwischen beiden Fotos, die vom ungefähr geichen Standort aus aufgenommen worden sind. Bild 1 zeigt 220 033-5 vor einem artreinen Vierachser-Umbauwagenzug auf dem Wege nach Cuxhaven. In entgegen gesetzter Fahrtrichtung und mit alter Betriebsnummer passiert der Sonderzug am Bütteler Specken die Stadtgrenze von Bremerhaven auf Bild 2. Die Fotos entstanden im August 1981 bzw. am 24. 4. 2007.

Am Zugschluß läuft eine V 100 der EVB mit, die die Aufgabe hatte, den Zug, ohne Rangiermanöver durchzuführen, von Lehe in den Columbusbahnhof zu ziehen.

Ernst Beplate

Eisige Frachtverladung auf Bederkesaer Bahnhof

Vor hundert Jahren sahen Bederkesas Arbeitslose einen strengen Winter mit einem weinenden und einem lachenden Auge. Das weinende rührte daher, dass ihr Torfvorrat, mit dem damals statt mit Erdöl oder Erdgas geheizt wurde, die galoppierende Schwindsucht bekam. Das lachende Auge freute sich dagegen über den - wenn auch nur vorübergehenden - Arbeitsplatz, den ihnen Väterchen Frost bescherte.

Hatte die Eisdecke des Sees die nötige Mächtigkeit erreicht, so schritt der Pächter der Eisnutzung - Verpächter war die Oberförsterei im heutigen Amtshaus - zur sogenannten Eisernte, zu der viele kräftige Hände benötigt wurden. Hinter dem Begriff Eisernte verbarg sich Folgendes: Man schlug zunächst ein Loch in die Eisdecke, so dass eine Säge eingeführt werden konnte. Danach trat jede Menge Muskelkraft in Aktion, denn es galt nun, lange Rechtecke aus der Fläche zu sägen, das sogenannte Stangeneis. Schwamm schließlich eine Stange im Wasser, wurde sie mit hakenbewehrten Holzstangen auf die Eisfläche gezogen und von einem kräftigen Arbeiter geschultert, wobei ein alter Kartoffelsack als Unterlage und Polster diente. Der anstrengende Marsch mit der Last endete am See- bzw. Kanalufer, wo Pferdefuhrwerke standen und das Stangeneis vorsichtig auf den hölzernen Ackerwagen gestapelt wurde. Die Stange sollte nicht zerbrechen, denn nur ganze Stücke erzielten den Höchstpreis. Für in Körben angebotenes Brucheis gab es weniger.

Die meisten Gespannführer steuerten via Mattenburger Sraße den Bahnhof an, wo Güterwagen der kaiserlichen Eisenbahn auf die eisige Fracht warteten. Das Verladen erfolgte ausschließlich mit Muskelkraft, einen Gabelstapler oder eine ähnliche Hilfe kannte man noch nicht.

Die Fahrt der Güterzüge endete in der Regel im Fischereihafen des heutigen Bremerhaven, wo das Stangeneis in Lagerhallen verstaut wurde, kleinere Partien gingen auch gleich auf diesen oder jenen Fischdampfer.

Nicht die gesamte Eisernte landete im Fischereihafen, die Bederkesaer dachten auch an ihren Eisschuppen am Seebeck, den es zu füllen galt. Dieses gut zehn Meter hohe Holzgebäude mit Doppelwandung stand zwischen dem Kanal und der Bierbrauerei, seine Zwischenräume füllte gestampter Torf, damals die beste und billigste Isolierung.

Gab es eine gute Ernte, so stapelten sich die Eisstangen bis unter das Dach und sie konnten bis zum Frühsommer an Bierkutscher verkauft werden. Deren Abnehmer waren die Gastwirte in der Börde Ringstedt, aber auch im Lande Wursten und Hadeln. Hausfrauen zählten ebenfalls zur Kundschaft, sie benötigten oft nur eine Stange für ihren „Eiskeller" oder „Eisschrank".

Mit dem Siegeszug der Elektrizität hörte die Eisernte auf, der Bederkesaer Eisschuppen hatte Ende der 1930er Jahre ausgedient und fiel dem Abriss zum Opfer.
Will man einen Eindruck davon bekommen, wie viele Waggons mit Eis den Bederkesaer Bahnhof verließen, muss man in den „Bederkesaer Nachrichten" blättern. Hier einige Beispiele: Im Januar 1908 erntete man 50 Tonnen, Der Transport zum Bahnhof erfolgte in diesem Jahr allerdings nicht störungsfrei. Einem der Fuhrwerke lief ein Rad in der Mattenburger Straße ab. Ob dabei aus dem Stangeneis Brucheis wurde, ist nicht überliefert. Anfang Januar 1924 ernteten zwischen 20 und 30 Arbeiter Eis für die Firma L. Will aus Bederkesa. Sieben bis acht Gespanne fuhren im Pendelverkehr zum Bahnhof, wo täglich 10 bis 12 Waggons mit der eisigen Fracht abgingen.

Klaus-J. Zarbel

Eine exotische Dampflok in Bederkesa

Das beiliegende Foto, ein Erinnerungsfoto, wie es viele Eisenbahner zu allen Zeiten anfertigen ließen, wirft einige Fragen auf. Das Foto soll im Jahre 1947 im Bahnhof Bederkesa aufgenommen worden sein.

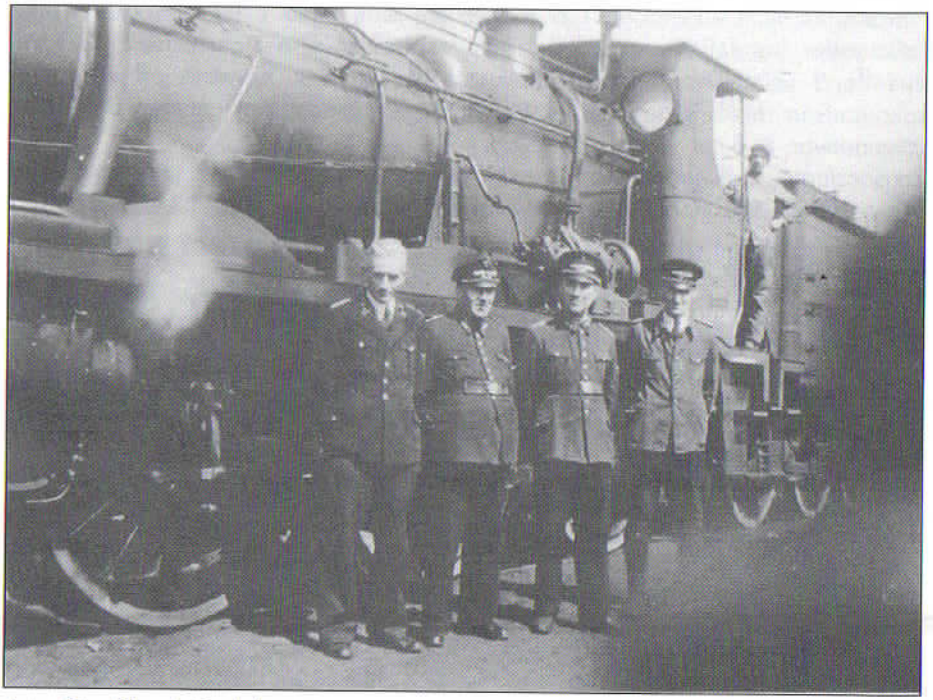


Foto: Stg. Klaus-J. Zarbel

Der Bahnhof Bederkesa ist Endpunkt der 18 km langen Stichbahn, die in Bremerhaven-Speckenbüttel von der Strecke Bremerhaven-Cuxhaven abzweigt und sich heute im Besitz der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V. befindet.
Auf dem Foto ließen sich (von links nach rechts) der Bahnhofsvorsteher von Bederkesa, dessen Name nicht übermittelt wurde, Zugschaffner **Wilhelm Sieb,** Zugführer **Albert Pieper** und Lokführer **Wilhelm Hartjen** verewigen. Die Person auf der Lok ist der Heizer. Dieser macht eher den Eindruck als sei er Franzose oder Belgier. Sollte es ich um einen Kriegsgefangenen handeln, kann das Foto nicht 1947 aufgenommen worden sein, sondern es muß vielmehr in der Kriegszeit entstanden sein. Mit Sicherheit wurden auch von der Deutschen Reichsbahn Kriegsgefangene nicht nur als Heizer im Lokfahrdienst eingesetzt.
Ein anderes Rätsel gibt mir die abgebildete Lokomotive auf. Mit Sicherheit ist die Lokomotive belgischen oder französischen Ursprungs. Die Anschriften am Führerhaus sind leider nicht zu entziffern. Ein mir bekannter Lokführer, der mir dieses Foto überließ, sagte mir, dass die Maschine als Baureihe 17 eingereiht war, was ich sehr bezweifelte. Es wird wohl so sein, dass sie von den deutschen Lokpersonalen des Bw Wesermünde-Lehe, wie das Bw Bremerhaven-Lehe damals hieß, nur so genannt wurde; eine Reichsbahn-Betriebsnummer ist jedenfalls am Führerhaus nicht erkennbar. Ob es sich um eine zwei- oder mehrzylindrische Lokomotive handelt, ist ebenfalls nicht feststellbar. Die Achsfolge 2' C kann zutreffend sein. Der Belpaire-Stehkessel ist bei der Konstruktion deutscher Lokomotiven relativ selten zur Anwendung gekommen (bei neueren deutschen Lokomotiven z. B. pr. P 10, pr T 20.
So genannte ,,Leihlokomotiven'' waren während des II. Weltkrieges auch im Bw Wesermünde-Lehe stationiert. Auch die hier abgebildete belgische P 8 EB **6516**

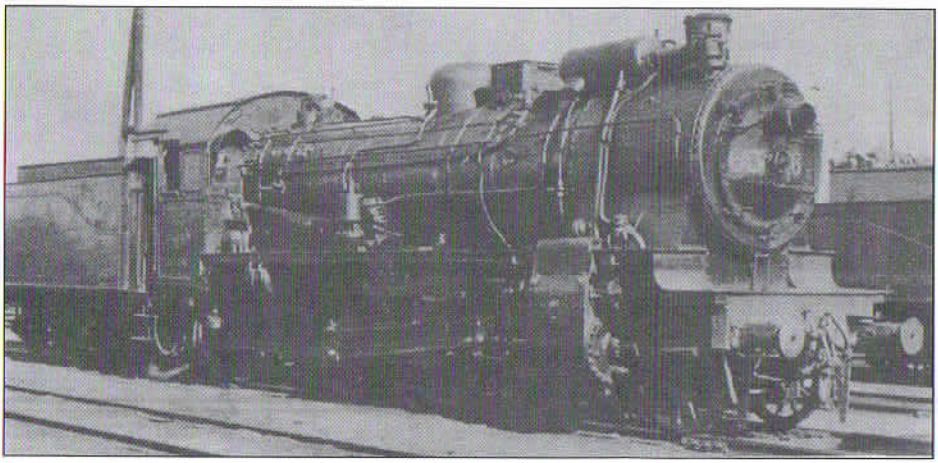


Foto: Karl-Julius Harder

diente zeitweise während des II. Weltkrieges in Wesermünde. Es war die vormalige **2516 Hannover.**

Mit dem Stichtag 31. 10. 44 waren sieben Lokomotiven der Preußischen P 8 (Reichsbahn-Baureihe 38^{10-40}) hier stationiert. Es handelt sich um Maschinen, die nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages im Jahre 1919 nach Belgien abgegeben werden mußten und nach Abgaben von Lokomotiven heimischer Bahnbetriebswerke in den besetzten Osten, im Reich Dienst verrichteten. Diese Lokomotiven behielten aber ihre belgische Betriebsnummer. Im Einzelnen handelt es sich um die Maschinen.

EB **6419**	ex	2419 HF*	1918	BMAG	6.558
EB **6439**	ex	2439 HF*	1918	Henschel	16.218
EB **6457**	ex	2457 MÜNSTER	1918	BMAG	6.609
EB **6474**	ex	2474 ESSEN	1917	Humboldt	1.282
EB **6485**	ex	2485 STETTIN	1917	BMAG	6.394
EB **6516**	ex	2516 **HANNOVER**	1918	Henschel	16.472
EB **6518**	ex	2518 CASSEL	1918	Henschel	15.727

*HF = Heeresfeldbahn

die aber nach dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches wieder an die belgische Staatsbahn SNCB, noch vor 1950, abgegeben wurden.

Zu diesem Zeitpunkt war keine andere Fremdlokomotive im Bestand des Bw Wesermünde-Lehe aufgeführt, die in die Baureihe 17 eingeordnet werden könnte. Erst am Stichtag 01.07.50 ist eine Lok der Baureihe 17 in Bremerhaven nachgewiese. Hierbei handelte es sich um eine im Jahre 1914 unter der Fabriknummer 12.010 von der Fa. Henschel & Sohn gebaute preußische S 10^{1} der Bauform von 1911, bei der **K.P.E.V.** erhielt sie die Betriebsnummer **114 POSEN** und mußte 1919 an Polen abgegeben werden. In Polen wurde sie als **Pk 1-11** in das Nummernsystem der **PKP** eingereiht. Nach der Besetzung Polens im II. Weltkrieg durch die Wehrmacht wurde die Maschine im Jahre 1941 von der Deutschen Reichsbahn übernommen und als **17 1258** (S 35.17, 2'C h4v) in den Reichsbahn-Nummernplan aufgenommen. Sie wurde am 13.12.1951 ausgemustert und von der **DB** nach Jugoslawien verkauft.

Wer von den Lesern kann eventuell über die im Foto dargestellte exotische Lokomotive nähere Angaben machen?

Spende für die Museumsbahn?

KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50
Konto-Nr. 110 006 666

Volksbank Bremerhaven-Cuxland, BLZ 292 657 47
Konto-Nr. 115 17 000

FBG
Fischereihafen Betriebsgesellschaft mbH
Bremerhaven
Meer erleben.

›Vielfalt erleben und entdecken‹

Atlanticum | Seefischkochstudio | Kunst und Kultur






forum

FISCHBAHNHOF
Informations- und
Veranstaltungszentrum
der Fischereihafen-
Betriebsgesellschaft mbH

café & shop fische theater schaukochen






Am Schaufenster 6 | 27572 Bremerhaven | www.forum-fischbahnhof.de
Tel.: 0471/93233-0 | Fax: 0471/93233-15 | mail@forum-fischbahnhof.de

PNE WIND

Passion for Energy

Die Experten für Windenergie
und die
Museumsbahn

Gemeinsam ein
dynamisches Team!

www.pnewind.com

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.

Vorstand:

- Wilfried Habenicht (Vorsitzender)	0 47 45-75 57
- Paul-Eugen Schumann (Stellv. Vorsitzender)	01 63-1 49 81 09
- Rolf Thien (Stellv. Vorsitzender)	0 47 23-51 98
- Günter Waßmann (Kassenführer)	04 71-29 19 56
- Rolf Lenk (Schriftführer)	0 47 45-63 89
- Gabi Kasten (Vertreterin des Landkreises Cuxhaven)	0 47 21-66 24 43

Beirat: BSW-Gruppe „ Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Freia Müller, Sabine Slominski
Bahnhofstraße 18
27624 Bad Bederkesa
Telefon 0 47 45-71 69, Fax 0 47 45-93 13 87

Internet: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de
E-mail: Info@museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Betriebsleitung:	EBL Dipl.-Ing. Harald Uhle	01 79-1 37 83 21
	stellv. EBL Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts	01 51-55 11 80 80

Örtliche Betriebsleiter:	Günter Niber	04 71-6 56 38
	Horst Kühne	04 71-50 31 44

Bankverbindungen:
- KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50, Konto 110 006 666 und 110 007 336 (Spendenkonto)
- Volksbank eG Bremerhaven-Cuxland, BLZ 292 657 47, Konto 11 417 000

Mitgliedsbeträge jährlich:
Einzelpersonen 41,-, Familien 56,- Firmen, Vereine, öffentliche Träger o. ä. 61,-.

Impressum:
Die „Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V. werden herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn.
Redaktionsteam: Jörg Eisenbach (je), Wilfried Habenicht (wh), Rolf Lenk (rl), Paul-Eugen Schumann (pes), Günter Waßmann (gw).
Die „Mitteilungen" erscheinen 4mal jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Alle in diesem Heft veröffentlichten Beiträge oder Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Sie dürfen ohne die schriftliche Zustimmung des Herausgebers nicht kommerziell verwertet werden. Fotokopien für den persönlichen, nichtgewerblichen Gebrauch können von einzelnen Beiträgen oder Teilen daraus als Einzelkopien hergestellt werden. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung der Verfasser und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte kann nicht übernommen werden. Anfragen und Beiträge an das Redaktionsteam (Geschäftsstelle der Museumsbahn).


Handelspark 17/19
Tel. 04745-949020
Öffnungszeiten:
Mo. - Sa. 08:00 - 20:00 Uhr
Frische
jeden Tag.
Bad Bederkesa
aktiv
DISCOUNT

Garantiert KSK.

Nehmen Sie uns beim Wort.



Kreissparkasse
Wesermünde-Hadeln

Sie wünschen sich einen zuverlässigen Partner, der Sie in allen finanziellen Fragen kompetent unterstützt? Sozusagen einen Partner fürs Leben? Der idealerweise immer persönlich für Sie da ist und Ihnen stets unkompliziert zur Seite steht? Dann haben Sie diesen mit der KSK gefunden. Denn genau das garantieren wir Ihnen mit unserem KSK-Qualitätssiegel. Garantiert KSK. Nehmen Sie uns beim Wort.