

FASTMOKER

VEREINSZEITSCHRIFT HAFENKULTUR e. V. - FREUNDE DES HAFENMUSEUMS IN HAMBURG



Hurra!!

Ab 01. Oktober 2021 sind wir das neue Deutsche Hafenmuseum | Schuppen SOA. Aber wie geht es weiter?

Nach langem Kampf, mit vielen Ideen, Gesprächen in der Stiftung, Erstellung von Broschüren, Anträgen an Senat und Bürgerschaft, ist es vor allem Hafenkultur e. V. gelungen, die Weichen für ein großes Deutsches Hafenmuseum zu stellen. Uns gibt es übrigens schon seit 1993.

Mit großer Unterstützung aus der Politik, insbesondere durch die Abgeordneten Johannes Kahrs und Rüdiger Kruse, gelang es, im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages insgesamt 185,5 Millionen€ für die Umsetzung eines Deutschen Hafenmuseums zu beschaffen. Davon sind die ersten 120 Millionen € schon im November 2015 beschlossen worden und weitere 58 Millionen€ im Jahr 2019.

Was ist bisher damit passiert?

Die Viermastbark PEKING wurde durch die Stiftung Hamburg Maritim von New York nach Hamburg geholt und aufwendig auf der Werft für rd. 38 Millionen€ hergerichtet. 2020 wurde die alte Dame im neuen Lack der Stiftung Historische Museen Hamburg übergeben. Jetzt liegt der Segler bei uns am Bremer Kai im Hansahafen und kann mit kleinen Gruppen besichtigt werden. Mit den restlichen 147,5 Millionen € soll ein neues Gebäude auf dem Kleinen Grasbrook errichtet und der Schuppen 50A in voller Größe (doppelt so groß wie jetzt) für die Präsentation der besonderen Exponate gestaltet werden. Die Pläne dafür wurden schon vor gut 3 Jahren für die Gestaltung des Schuppen 50A mit Hilfe und Begeisterung unserer Arbeitsgruppen erstellt. Nun

musste nur noch der Firma Osse, Nutzer der Restfläche, gekündigt werden, um die Gestaltung durchzuführen.

Dies ist bis heute nicht geschehen! Was sind die Gründe dafür?

1. Es wurde ein Gutachten zum Wert der notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen des Schuppens für die Stiftung der Historischen Museen in Hamburg (SHMH) erstellt. Mit dem Eigner, Stiftung Hamburg Maritim (SHM), gibt es wohl unterschiedliche Auffassungen, die anscheinend noch nicht beigelegt sind. Uns hat man dieses Gutachten noch nicht bekannt gegeben.

2. Als ein weiterer Hinderungsgrund für die Erweiterung unseres Museums wird die die Gefahrstofflagerung im Umfeld der 50er Schuppen aufgeführt. Dazu sollte ebenfalls ein Gutachten von der Umweltbehörde in Abstimmung mit der Hafenbehörde (HPA) erstellt werden oder bereits vorliegen.

Aus diesen beiden Gründen, so erfuhren wir, konnte der notwendige Antrag (Formlose Anfrage zur Bereitstellung der Gelder) an die Bundesbehörde noch nicht gestellt werden. Auch die Bestellung des Gründungsdirektors ist bis heute nicht erfolgt, obwohl die Bewerbungsfrist schon lange abgelaufen ist. Die Gespräche sollten nach unserem Kenntnisstand im Februar 2022 stattfinden, haben aber noch zu keinem Ergebnis geführt.

Dies alles bedeutet, dass die noch vorhandenen 147 Millionen € abrufbereit in Berlin bereitstehen, aber nicht genutzt werden können. Auf Grund der gestiegenen Baupreise und einer erhöhten Inflation lässt die spätere Verwendung weniger Gestaltungsmöglichkeiten zu!

Dabei kann man zusehen, wie unsere einmalige Objektsammlung zum Teil kaputt geht!

Dieses ist für uns Ehrenamtliche, die dieses Museum mit viel Fleiß, Arbeit und Ideen mitgestaltet haben, nicht hinnehmbar und zu akzeptieren!

Deshalb unterstützen wir auch die Initiative unseres Kollegen Wolfgang Schwerdtfeger für die Unterschriftenaktion „Rettet das Deutsche Hafenmuseum“.

Holger Mahler (Vorsitzender)

Hafenmuseum Hamburg Schuppen 50 retten - Online- Petition

Das Hafenmuseum Hamburg am Schuppen 50A darf nicht sterben. www.openpetition.de

Das Hafenmuseum Hamburg am Schuppen 50A darf nicht sterben. Dieses einzigartige Kulturgut, wie Hafenkranen, Schwimmobjekte, Van Carrier, Zugmaschinen, E-Karren und sämtliche ausgediente Umschlaghilfsmittel drohen zu verfallen. Unwiederbringliche Exponate aus vergangenen Epochen des Hamburger Hafens an originaler denkmalgeschützter Wirkungsstätte müssen erhalten bleiben. Dieses Museum (betreut und gefördert von über 500 Ehrenamtlichen sowie Spendern) darf der Bürokratie nicht zum Opfer fallen.

Helfen Sie mit Ihrer Stimme, ein Zeichen zu setzen, sowie ein Stück historische Hafenkultur im Hamburger Hafen zu erhalten.



2021.10.30. DAMPF AUS, letzte Öffnung des Hafenmuseums mit großen Besucheransturm (Foto: KHA)

2. Gang Nord ex Container (Foto: Senioren Hafenmuseum)

✓ ICH UNTERSTÜTZE DIE PETITION MIT MEINER UNTERSCHRIFT

Hafenmuseum Hamburg Schuppen 50 retten

Vorname, Familienname	Straße, Hausnummer
PLZ / Wohnort	<input checked="" type="checkbox"/> Datum, Unterschrift
E-Mail-Adresse	

Datenschutzerklärung

Dieser Unterschriftenbogen wird auf www.openpetition.de als Bild hochgeladen. Von Ihren Daten werden Postleitzahl und Ort gespeichert, damit Ihre Unterschrift gezählt werden kann. Wenn Sie per E-Mail informiert bleiben möchten, willigen Sie in die Speicherung Ihrer E-Mail-Adresse ein. Dieser Einwilligung können Sie jederzeit widersprechen.

Begründung

Die hohen Besucherzahlen bezeugen eindeutiges Interesse an diesem Kulturgut. Mindestens 150 aktive Ehrenamtliche, die bei Führungen (teilweise seit mehr als 20 Jahren) authentisch über ihre früheren Tätigkeiten berichten, würden enttäuscht und in ein tiefes Loch der Untätigkeit fallen.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung, Wolfgang Schwerdtfeger aus Hamburg!



Unterschreiben und an Freunde weiterleiten:
Initiative Hafenmuseum Hamburg Schuppen 50 retten

<http://www.openpetition.de/petition/online/hafenmuseum-hamburg-schuppen-50-retten>

Große Eröffnung!

Die Barkasse FRIEDA fährt.

Sonntag den 4. April 11.00 Uhr und
im Hansahafen mit den Schiffen





DE SWATTE GÄNG IN'N HOBEN

De Donkey kummt – spei in de Han'n! Rop ob de Schuut de Donkeymann, De Piep ut Muul, nu geit dat ran. Lang rut de Schüffeln, Korf un Pan. Nu ward de Kohlen hievt!

Griep to, man to, de Wunsch, de fiert Worscho, kiek ut, dat nix passiert! De enge Schat na Kohlen giert, Noch gau enn ut den Teng riskiert Und denn ward Kohlen hievt.

De Schüffel knirscht – hell schien de Sünn, Dick liegt de Sott op Han'n un Plünn. Hoch mit de Korf – un Stünn üm Stünn Rollt swatte Brocken doll na ün'n. So ward de Kohlen hievt.

De letzten Korf na boben mell't; De „Erste“ kiek in't Book un tellt: „Nu wasch di af un hol dien Geld, Warst morgen op Klock söss bestellt!“ Dann fiert de swatte Gang

Text: Hans Steffen („Hans ut Hamm“)

Johann Amandus Reinecke 2.12.1842 – 29.5.1915 Kpt.

Gründet 1865 Ballastfirma.

Kohlenheber - schwarze Elefanten

Kohlenumschlag, Bunkern, Jumper Donkeys, Schwarzer Schaueremann. Um keinen Berufszweig im Hafen rankten sich so viele Geschichten, wie um die Jumper, Donkeys, Bunkergangs, Schwarzen Schauerleuten und Kohlenakkordschauerleute, denn mit den Unternehmern gab es genügend Streitigkeiten über die Arbeit.

Es kam der Mentalität vieler Kohlenarbeiter entgegen sich zu verausgaben, kurz, viel und hart zu arbeiten, dabei viel zu verdienen und dann länger zu ruhen. Sie scheuten die Regelmäßigkeit, kaum ließen sie sich mehr als 4 Tage an einem Strang beschäftigen. Organisationen gegenüber waren sie nicht kalkulierbar, denn die hohe Leistung hatte sie unter dem Vorarbeiter, dem Plankenmann, zusammen geschweißt. In einem Bericht von 1889 heißt es: „Die Kohlenarbeiter wollen so lange arbeiten, wie es ihnen passe, und verlangen keine Verkürzung der Arbeitszeit, aber mehr Geld wünschen sie.“ (Polit.Pol 1889)

Bunkerkohle ist Teil der Schiffsausrüstung und geht nicht als Ladungskohle. Sie wird in Kessel-, Seiten-, Reservebunker geladen, durch Tragen (Traggänge) oder mechanisch durch Jumper, Kräne, Greifer,

Kippen (Trimmgang bei Greifer- und Heberbunkerung mit Hilfsleuten).

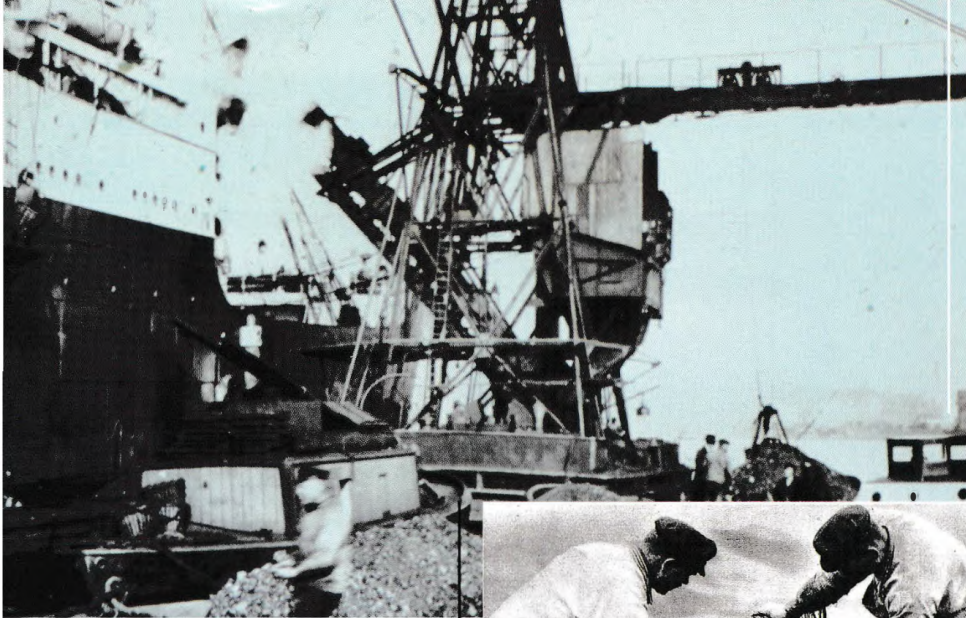
Ladungskohle wurde in Bulk, also lose im Schiff transportiert und so war fast jedes Schiff dafür geeignet. Diese wurde durch die Kohlenakkordschauerleute umgeschlagen (meist englische Importkohle, da diese war hier billiger, wie deutsche Kohle).

Bunkerkohle wurde für die Dampferzeugung zum Antriebe benötigt. Diese wurde durch die Bunkergänge geladen oder auch im Schiff bewegt und sollte den Güterumschlag möglichst nicht behindern. Es wurde geladen oder umgetrimmt (Umwurf) in den Reserve-, Seiten-, Vorrats- oder Kesselbunker. Letzterer lag vor den Feuern. Die anderen Bunker waren oft an unzugänglichen Stellen, um wenig Laderaum zu verbrauchen. Die Öffnungen waren folglich

klein, seitlich, manchmal nur an der Außenseite des Schiffes.

Nachdem das erste Schiffes mit Dampftrieb 1816 „Lady of the Lake“ in Hamburg eintraf, wurde 1825 eine monatliche Dampfschiffverbindung nach London und Amsterdam eröffnet. Nach 1835 nahm die Zahl der Liniendienste mit Dampfschiffen zu. 1865 war die Zahl zu den Seglern ausgeglichen, welche ab 1880 abnahm. (Mathies S.93) +





1905) Die durchschnittliche Arbeitszeit an Wochentagen 14-18 Stunden und mehr."

Bunkerkohle wurde durch Bunkergängen nur in einer „Chance“ einer bestimmte Menge, eine Schute oder ein Teil davon (Back- oder Steuerbordchance) gebunkert und entsprechend bezahlt. Es gab die kleine Chance bis 105 Tons und darüber die (große) Chance. Immer wurde versucht in dieser „Chance“ zu arbeiten, war dies nicht möglich, folgte Akkordarbeit. Ladungskohle wurde meist im Akkord gelöscht, da diese sich während der Reise festsetzte. Dann erfolgte die Bezahlung nach Stunden, später nach Schichten. Dieses mühselige Löschen dauerte bis zu 72 Stunden. Sonst wurde im Gruppenakkord mit 8 Mann, einem Traggang (fehlte einer, kam ein Ersatzmann dazu) gearbeitet. Beim Umwurf in engen „Löchern“ kamen bis 14 Mann dazu, diese „Zusatzleute“ stellte der Stauereibaas. Beide werden in den Berichten unklar als Hilfsleute genannt. Solch ein fester Traggang aus gleichberechtigten Schauerleuten galt als Gesamthand. Kamen Zusatzleute (Zusatzbunkerhelfer) hinzu wurde der Akkordgang zum „Zwischenmeister“, einem Kleinarbeitgeber für die Kleinakkordanten. In der Kohlenstauerei war der Stauereibaas der Vertreter der Firma vor Ort, welcher mit dem Plankenmann über die Arbeit und den Lohn verhandelte. Er kümmerte sich auch um weitere Leute. (Jaerisch)



Beim Bunkern, der Akkordarbeit und beim Löschen unterschied man:
 1. Kohlentragen am Schiff
 2. Jumpen

Meist jüngere (im Alter zwischen 20 und 40) und starke Kohlenarbeiter konnten diese Leistungen erbringen. Es wird immer wieder vermerkt, daß bis zu 200 Tons in einem Tagwerk oder einer Chance bewegt wurden (große Chance). Sie waren so geschlossen, daß 60% von ihnen an 210 Tagen Arbeit fanden, also fast Vollbeschäftigung. Der Einsatz eines Bunkergangs fand im Turn nach Chance (großer) und kleiner Chance statt. In der „Akkordausgleichskasse“ wurde versucht Lohn, gute und schlechte Chancen auszugleichen. (Jaerisch) Begonnen wurde meist morgens um vier Uhr und die „Chance“ dauerte im Schnitt 12 bis 15 Stunden. (Grüttner)

Der erste Zusammenschluss der Kohlenschauerleute in der „Black Union“ hielt nur 1855 und 1856. Man wollte alle „Fremden“, hauptsächlich Arbeiter aus Altona auszuschließen. Die Entwicklung hatte man richtig erkannt. (v.Düring, 1925)



Die erste Rationalisierungswelle setzte 1870 bis 1880 ein mit Dampfwinden auf den Schiffen, transportablen Winden (Donkeys) oder schwimmend auf Donkeys-Schuten mit dem Donkeyleuten. Die zweite Rationalisierungswelle wurde durch eine Welle von Aussperrungen und Arbeitsniederlegungen 1905/06 gefördert. Es kommt 1909 die ersten schwimmenden Kohlenheber mit Greifern in den Hafen.

Viel Kohle traf auch in Eisenbahnwaggons ein. Die Köln-Mindener-Eisenbahn legte 1876 die erste Kippe für Waggons am Magdeburger Hafen an. Zeitweilig gab es 6 Kippen um die Kohle in die Schuten zu kippen, welche durch die sogenannten „Kipper“ bedient wurden.

Die Größe der Kohlendampfer war um 1900 noch bei 1.250 bis 1.500 BRT, aber die Umschlagstechnik ließ kaum größere Schiffe zu, obwohl es schon erheblich größere Schiffe gab. Zu dieser Zeit war 400/o des Hafenumschlages Kohle. 1920 wurde die Situation wie folgt beschrieben: „Während für die Kohlenbeförderung, zumal in einer Zeit, die ein Beladen und Entlöschen mit Greifern noch nicht kannte, jeder beliebige Dampfer genommen werden konnte.“ (Mathies, S. 214)

Der erste E-Kran 1891 beeinflusste den Kohlenumschlag noch nicht.

Während des großen Hafentarbeiterstreiks 1896/97 solidarisierte man sich mit den anderen Hafentarbeitern, obwohl keine eigene Forderungen gestellt waren. Denn meist

wurde im Akkord gearbeitet, dies brachte den doppelten Lohn und die Schiffskosten und Liegezeit wurden wie gewünscht verringert. Der Erfolg dieses Streiks für alle Hafenleute war unter anderem eine Verkürzung der Arbeitszeit auf höchstens 36 Stunden, bessere Transporte im Hafen und der Ausschluß der Baasen von der Vermittlung. Kohle sollte vorsichtig bewegt oder geschüttet werden, damit durch Bruch keine Wertminderung eintrat. Für die Leistung und Bezahlung unterschied man folgende Sorten: Deutsche oder ausländische Kohlen, Förderkohle mit groben Stücken, staubige aus Wales, grobe Sorten aus Yorkshire, Midlands Hards, West Hartley (Howards), Lambton increased, Schottland, Schlesien, Westfalen oder Polen, Braunkohle, Perlkoks, Koksgruß, Mull, Briketts, und Steinkohlenbriketts, später auch noch amerikanische Kohle. Die Kohlen kamen mit Seeschiffen, Schuten, Leichtern, Waggons oder von den schwimmenden Lägern, und Oberländerkänen.

Für die vielen Kohlenschauerleute (40% Umschlag) legten sich die Kohlenstauer entsprechen Barkassen und Schlepper zu. (Firma Rettig, Reunert, Sauber, Kobert, Jonassohn, Westfahl & Co., Possehl, Eichmann, Lexzau, Gebr. Giese, Gebr. Blumenfeld und Riessen). Weiter wir lesen wir: „Diese Dampfer befördern die Kohlenschauerleute von und zur Arbeitsstätte. Fahren sonst immer mindestens einem halben Tag. Es kommt aber auch vor, daß dieselben Sonntagmorgen anfangen und Dienstagabend aufhören. Haben keine oder kurze Mittagspausen und keine Heizer.“ (Lindow

Mitarbeiter Hafenumuseum Hamburg im Museumsdorf Volksdorf

Donnerstag, 12. Mai 2022 10.00 Uhr

Programm

ca. 10.00 Uhr Begrüßung mit kleinem Imbiss. (Schmalzbrot, Wasser, Apfelsaft, Kaffee)
ab 10.45 Uhr Führungen in diversen Gruppen
ab 12.00 Uhr Mittagessen Erbsen- oder Kartoffelsuppe mit Wursteinlage, Hamburger rote Grütze, Wasser/Saft
anschließend Video-Vorführung
ca. 14.30 Uhr Verabschiedung

Optional ergänzender Rundgang durchs Museumsdorf und Besuch des „Tante Emma Ladens“ Krämerladen

Eigene Anreise

U-Bahn U1	Bus 174
09.07 Uhr Hauptbahnhof	09.20 Uhr Poppenbüttel
09.36 Uhr Volksdorf	09.41 Uhr Volksdorf
10 Minuten Fußweg	10 Minuten Fußweg

Gegenseitiger Besuch der Mitarbeiter des Museumsdorf im Hafenumuseum Hamburg, inkl. PEKING falls möglich, Sonnabend 17. September 2022 bitte notieren.



Kosten: 20,— € pro Teilnehmer

Diesen Betrag bei Anmeldung bitte überweisen an

Hafenkultur e.V. Bank: HASPA
IBAN: DE32 2005 0550 1209 1257 96
BIC: HASPDEHHXXX



2019. 12. 12. Gesammelte Ladung im Museum (Foto: KHA)





Leinen los fürs Ehrenamt!
Wir freuen uns, Euch am
08. Mai 2022 auf der 23.
AKTIVOLI FreiwilligenBörse
begrüßen zu dürfen!

Foto: AKTIVOLI-Landesnetzwerk Hamburg e.V.



Noch eine große Bitte an alle:

Wir benötigen für AKTIVOLI am Sonntag 8. Mai, 11-17 Uhr, dringend einige Helfer als Lotsen je 2 Stunden in der Handelskammer und Ehrenamtliche für die Betreuung und Ansprache der Besucher unseres Standes. Erbitten Rückmeldung bei Karl Telefon 040 597632 wer mitmacht. Danke!

Drei Lotsen stellt der Verein Hafenkultur für den Besucherandrang während des ganzen Tages.





Die Krane sind zurück am Altonaer Holzhafen, noch ohne Bemalung von „Künstlern“. (Foto: K. Schroeder 2022.01.)



Der HHLA lii bringt die restaurierten Krane zurück. Großen Dank sagen wir der Hamburger Hafen und Logistik AG. für die Unterstützung. (Foto: C. Jordan)

Restaurierte Rollkrane zurück am Altonaer Holzhafen

Hamburg: Krane sollen Erinnerung an Geschichte des Hafens wachhalten. Sie sollen die Erinnerung an die Geschichte des Hamburger Hafens wachhalten. Nach sechs Monaten Restaurierung wurden die beiden Roll-Dreh-Wippkrane der Firma Kampnagel aus dem Jahr 1939 am Altonaer Holzhafen am Freitag der Öffentlichkeit vorgestellt. „Die beiden Krane mitten in der Großen Elbstraße gehören zu den präsentesten Objekten aus der Sammlung des Hafensemuseums Hamburg“, sagte Kultursenator Carsten Brosda (SPD). „Denkmalgerecht restauriert, erzählen sie an ihrem Platz im Altonaer Holzhafen von der Zeit, bevor das Aufkommen der Container Schifffahrt und Hafenarbeit revolutionierte.“

Die beiden Krane, die über eine Tragfähigkeit von je drei Tonnen verfügen, wurden im Jahr 1990 an das Hafensemuseum Hamburg übergeben, das seit 2008 zur Stiftung Historische Museen Hamburg (SHMH) gehört. Die Krane sind frühe Zeugnisse des traditionellen Hafenumschlags und gehören zu den ersten elektrisch betriebenen, auf Schienen fahrbaren Kranen, wie sie vor fast 100 Jahren zum Be- und Entladen von Schiffen an den Kaikanten verwendet wurden. Die Restaurierungskosten von rund 340.000 Euro wurden in Höhe von 151.000 Euro aus dem Sanierungsfonds der Stadt zur Verfügung gestellt, der Rest wurde über Spenden finanziert.

Organisation vor Ort im Schuppen SOA und auf der PEKING (Deutsches Hafensemuseum)

Ursula Richenberger

FB Bildung&Vermittlung, Outreach, Kooperationen, Partizipation

Katja Schroeder ist Mitarbeiterin bei Ursula Richenberger ohne Projektmitarbeit. Koordination Ehrenamt & Freiwillige, Pädagogische Anleiterin, für Bildung und Vermittlung, Museumspädagogik, Kooperationen, AKTIVOLI
Nennung des Bedarfs

Carsten Jordan

Fachbereichsleiter Sammlung Deutsches Hafensemuseum und Fachwissenschaftler Hafen- und Logistikgeschichte

Die Technische Abteilung ist Carsten Jordan unterstellt. Dazu gehören:

Konstantin Jakobi (Technischer Leiter)

Laura Lühnenschloss (Stellvertretende Technische Leiterin)

2 Decksleute für die PEKING: Ralf Hensel, Hinrich Brunckhorst

Im Bereich Sammlung steht noch Jan Stute zur Verfügung, zur Zeit in der Ausbildung zum Restaurator, Technische Abteilung, Sammlungsverwaltung, Dokumentation Sammlungsleiter

Workshops durch Laura Lühnenschloß zum Thema

Klüvernnetz/Frachtraum PEKING, Takelworkshop, Segelmacherworkshop

Der Bremer Kai ist mit Ausnahme der Straße, die gesamte Fläche vor der Viermastbark PEKING dem Hafensemuseum zugeschlagen.

Wir Ehrenamtliche, Rentner und Senioren waren nicht untätig: Umgestaltung der Schiffbauausstellung im Schuppen

Offene Aufgaben und Leistungen:

Pontonanlage mit Zugang überholen, Restauration der Kaikrane, Schutensauger und Schwimmkran SAATSEE, Vancarrier VC 2 Druckschläuche

Kooperation mit der Universität Hamburg

Prof. Dr. Kerstin Poehls, Universität Hamburg, Juniorprofessorin, Institut für Empirische Kulturwissenschaft Anthropological studies in culture and history (Naturwissenschaftliche und menschliche Studien zu Kultur und Geschichte) - 20146 Hamburg

Um den Menschen im Hafen und dem Museum näher zu kommen wird Donnerstagmittag gegen 13.00 Uhr gekocht und serviert.

Karl-Heinz Svenson geht in Rente, ihm verdanken wir einen großartigen Einsatz für das Hafensemuseum, gerade für die Kleinigkeiten des täglichen Betriebes. Danke, KALLE!

Wir begrüßen als neue Mitglieder und heißen sie willkommen bei Hafenkultur. Wolfgang Kneller, Andreas Hein, Stefanie Henko, Bernd Berger, Stefan Karpinski, Olivia Osterburg und Bernd Schramm.

Wir gedenken der verstorbenen Mitglieder Günther Helmut Alfred Schmal und Hans-Holger Haselbach. Betonen möchten wir, dass die Witwe von Hans-Holger Haselbach unseren Verein Hafenkultur im Sinne ihres Mannes weiter als Mitglied unterstützen möchte.

Impressum: Fastmoker 1/2022

Verantwortl. Herausgeber:

Der Vorstand von Hafenkultur e.V.

Freunde des Hafensemuseums

Australiastraße, Kopfbau Schuppen 50, 20457 Hamburg

Homepage: www.hafenkultur.eu

Telefon: 040 730 911 84, E-Mail: info@hafenkultur.eu

Hafenkultur Bürozeit: Montag 16.30-18.30 Uhr Schuppen

Bank: HASPA IBAN DE 32 2005 0550 1209 1257 96

BIC: HASPDEHHXXXA

Redaktion, Layout: Altstaedt K. H. + Helfer

