



WARUM SOLL ICH ALS RENTNERIN ODER RENTNER IN DER IG METALL BLEIBEN?

Diese Frage stellen sich viele unserer Mitglieder, wenn sie sich auf den neuen Lebensabschnitt vorbereiten.

Gerade in Krisenzeiten oder bei schwierigen Lebensverhältnissen fragen sich immer mehr Neurentner:innen: „Wie komme ich zukünftig finanziell zurecht?“ Ein neuer Lebensabschnitt mit neuer Lebensgestaltung, und neuen Einkommensverhältnissen muss genau geplant werden.

Dazu zählt natürlich in erster Linie das Einkommen, das sich auch bei einer guten Rente verringert. Beim so genannten „Kassensturz“ wird auch die Position „Gewerkschaftsbeitrag“ hinterfragt. Für Funktionär:innen der IG Metall ist das kein Thema. Sie haben durch ihre Funktion meist eine stärkere Bindung zu ihrer Gewerkschaft. Aber die Mehrheit der Mitglie-



der überlegt sich, ob sie den Gewerkschaftsbeitrag „einsparen“ kann.

Das Leben im Ruhestand fängt immer früher an. Das ist nicht nur die Erfahrung unserer ostdeutschen Kolleg:innen. Ohne gewerkschaftlichen Beistand, ohne die Solidarität der Gesamtorganisation wäre dieser Neustart

zum Problem geworden.

Auch in Zukunft brauchen die neuen Rentner:innen gewerkschaftliche Orientierung und Beteiligung. Bisher waren sie in der gewerkschaftlichen Gemeinschaft des Betriebs fest eingebunden. Auf eine solche Stütze sind sie auch außerhalb des Arbeitslebens angewiesen.

INHALT

2 IG METALL MITGLIEDSCHAFT IM RUHESTAND

Es gibt keinen Grund, nach dem Arbeitsleben aus der IG Metall auszutreten. Im Gegenteil: Auch für Senior*innen ist die IG Metall attraktiv!

3 DIE IG METALL HILFT

Waldemar Grams hat sein Arbeitsleben auf der Hitzler-Werft verbracht und schwört auf die IG Metall. Und das hat seinen Grund.

4 DIE ARBEIT DER UNTERSTÜTZERGRUPPE IG METALL

Die Hamburger IG Metall-Senior*innen können von Gewerkschaftsarbeit nicht lassen. Gut so!

5 WIE SICH DAS HANDWERK VERÄNDERT

Die Zukunft des Kfz-Handwerks ist eher Diagnosestecker als 13er-Schlüssel. Was Bildung mit dem Kfz-Handwerk zu tun hat.

6 WARUM EINEN BAHNHOF ABREISSEN, DER GUT FUNKTIONIERT?

Die Posse um den Altonaer Bahnhof. Ein Interview mit Michael Jung von Prellbock e.V.

8 90 JAHRE ALTONAER BLUTSONNTAG

Eines der ersten Justizverbrechen des Nationalsozialismus mit vier unschuldigen Opfern. Eine Spurensuche.

Unsere Senior:innen erwarten von ihrer IG Metall auch Angebote zur Beteiligung am gewerkschaftlichen Geschehen. Deshalb muss es für die Geschäftsstellen der IG Metall selbstverständlich sein, Seniorenarbeitskreise anzubieten.

Es hat ziemlich lange gedauert, bis die IG Metall das Ressort Seniorenarbeit eingerichtet hat. Auch wenn es keine zentral gesteuerte Seniorenarbeit gibt, die Verantwortung für diese wichtige Aufgabe der IG Metall liegt auf örtlicher Ebene.

Unsere Senior:innen können sich weiterhin in ihrer IG Metall engagieren. Neben der Beteiligung an den Aktivitäten der

örtlichen Seniorenarbeit haben sie die Möglichkeit, sich als Delegierte zur Delegiertenversammlung wählen zu lassen. Zurzeit sind rund 20 Prozent der Delegierten Senior:innen. Das entspricht nahezu ihrem Anteil an der Gesamtmitgliedschaft.

Inwieweit es gelingt, die gewerkschaftliche Kraft der Rentner:innen in der IG Metall zu nutzen, liegt in erster Linie beim Ortsvorstand und der Delegiertenversammlung.

Entscheidend ist aber die persönliche Haltung unserer Mitglieder beim Übergang in den Ruhestand.

Wollen sie ihre Mitgliedschaft auch als Rentner:in aufrechterhalten und damit auch ihren Anspruch auf die ihnen zustehenden Satzungsleistungen absichern? Diese Frage kann eigentlich nur mit „Ja“ beantwortet werden. Es ist doch gut zu wissen, dass die gewerkschaftliche Durchsetzungskraft auch von der Einbindung ihrer Senior:innen abhängt. Also: **„Dabei bleiben – das stärkt unsere IG Metall!“**

Johannes Müllner

IG METALL MITGLIEDSCHAFT IM RUHESTAND – DAS LOHNT ALLEMAL

Gewerkschaften kämpfen seit jeher für die Rechte von abhängig Beschäftigten, für ihre soziale und ökonomische Absicherung, für ein Leben in Demokratie und Frieden. Die 5-Tage-Arbeitswoche, die 35-Stunden-Woche, Lohnfortzahlung im Krankheitsfall, Arbeitssicherheit und Mitbestimmung. Diese und viele andere Errungenschaften hat uns niemand geschenkt. Sie wurden in harten Auseinandersetzungen erkämpft. In Tarifaueinandersetzungen wurden Entgelte erstritten, an denen sich auch die Renten orientieren. Gewerkschaften sind eben eine politische Kampforganisation und keine Versicherung!

Die IG Metall ist darüber hinaus eine Solidargemeinschaft. Davon profitieren selbstverständlich auch Mitglieder nach ihrem aktiven Arbeitsleben. Ärger mit Renten- oder Krankenversicherung, Streit in Versorgungs- und Sozialhilfesachen? Mit dem gewerkschaftlich gewährten Rechtsschutz kann man sich wehren und Ansprüche notfalls einklagen – das gilt übrigens auch für Angehörige verstorbener Mitglieder. Bei Freizeitunfällen können Leistungen aus der Freizeitunfall-

versicherung bezogen werden.

Es ist niemandem zu wünschen, aber jeder kann einmal in eine außerordentliche Notlage geraten. Gut zu wissen, dass im Fall der Fälle eine finanzielle Unterstützung bei der IG Metall beantragt werden kann.

Irgendwann geht jedes Leben zu Ende und Bestattungen sind bekanntlich nicht zum Schnäppchenpreis zu haben. Da ist es beruhigend, dass den Angehörigen eine finanzielle Unterstützung zusteht.

Ein solcher Leistungsanspruch besteht auch beim Ableben von Partner oder Partnerin. Für die Beantragung jeglicher Leistungen ist die Geschäftsstelle der IG Metall Region Hamburg zuständig (Tel.: +49 40 284086-0, E-Mail: hamburg@igmetall.de).

Darüber hinaus kann jede und jeder bei den Senior:innen der IG Metall Region Hamburg mitmachen und sich engagieren.

Es lohnt sich IG Metall-Mitglied zu sein!

DIE IG METALL HILFT – EIN BEISPIEL

Im Juni wurde Waldemar Grams für seine 50-jährige Mitgliedschaft geehrt. Waldemar schwört auf die IG Metall und das hat seinen Grund.

Waldemar war auf der Hitzler Werft in Lauenburg beschäftigt. Irgendwann machte sich die körperlich schwere Arbeit bemerkbar. Ihren Beitrag haben auch die vielen Überstunden und die Arbeit an Sonnabenden geleistet. Die „Knochen“ wollten einfach nicht mehr. Das Problem: Ein vorzeitiger Renteneintritt schien ohne erhebliche Abzüge nicht möglich.

Besonders litt Waldemar an Schmerzen in der Hüfte. Es wurde ihm jedoch nur eine Schwerbehinderung von 40 Prozent zugestanden – zu wenig für eine abzugsfreie Rente mit 60. Mit Hilfe der IG Metall zog Waldemar vor Gericht und erstritt eine Schwerbehinderung von 50 Prozent. Damit war es geschafft! Waldemar konnte wegen seiner Schwerbehinderung mit 60 ohne Abzüge in Rente gehen. IG Metall-Mitgliedschaft lohnt sich eben!

Günter Hameister



MACH MIT!

Du wünschst dir eine bessere, friedliche und gerechte Welt? Eine Welt auf der auch unsere Enkelkinder eine sichere Zukunft haben? Du setzt dich gern mit aktuellen politischen Themen auseinander? Du möchtest dazu Artikel schreiben und veröffentlichen?

Dann haben wir etwas für Dich! Mach mit im Redaktionsteam vom Senioren-Echo.

Bei Interesse melde dich bei uns per E-Mail unter: igm.senioren-echo@gmx.de oder per Telefon in der Geschäftsstelle bei der Kollegin Kristin Schultz: **040 284086-234**.

Deine Redaktion





IG Metall Unterstützer:innen waren auch bei den Warnstreiks im Kfz-Handwerk 2021 dabei.

DIE ARBEIT DER UNTERSTÜTZERGRUPPE IG METALL

In der Geschäftsstelle der IG Metall Region Hamburg gibt es den Arbeitskreis der „Unterstützer“. Wir Unterstützer:innen helfen z.B. bei Tarifaueinandersetzungen oder Gründungen von Betriebsratsgremien. Speziell im Handwerk mit den vielen Kleinbetrieben ist unsere Hilfe gewünscht. Wir verteilen Info-Material vor dem oder im Betrieb. Wenn sich die Möglichkeit ergibt, führen wir auch Diskussionen mit den Beschäftigten über die Bildung von Betriebsräten und die Vorteile eines Tarifvertrages.

Mit unserer Arbeit haben wir zu einigen Erfolgen der Geschäftsstelle beigetragen.

Durch unsere Mithilfe wurden z.B. bei Repower (heute Siemens Gamesa), einem Hersteller von Wind-kraftanlagen, und bei Nord-Ostsee Automobile (Autohaus in Hamburg und Schleswig-Holstein) Betriebsratsgremien gewählt und Tarifverträge erkämpft.

Auch waren wir nicht unbeteiligt bei der Installierung von Betriebsräten bei den Filialen von ehemals VW Köster und einer ATU-Filiale.

Natürlich beteiligen wir uns auch an Demonstrationen im Zuge von Tarifverhandlungen diverser Branchen. Wir tun eben das, was wir als Rentner:innen und Erwerbslose können und wollen.

Um auf der Höhe der Zeit zu bleiben, bietet die Geschäftsstelle uns regelmäßig eine Fortbildung im Rahmen einer Klausur an. Dieses Jahr war ein Schwerpunkt der Fortbildung „Was ist in der nach Corona-Zeit wichtig für unsere Arbeit und wie finden wir neue Mitstreiter:innen?“. Dies haben wir ausführlich diskutiert. **Wichtig ist, dass wir neue Mitstreiter:innen für unsere Gruppe gewinnen können.**

WIE SICH DAS HANDWERK VERÄNDERT – BEISPIEL KFZ-HANDWERK

Mit Gunnar Reichwald vom IG Metall Vorstand haben wir im zweiten Teil unserer Klausur die „Branchenanalyse Kraftfahrzeuggewerbe der IGM“ diskutiert.

Die Zahl der Auszubildenden hat sich in den letzten 20 Jahren im Kfz-Handwerk um gut 10.000 verringert. Verschleißreparaturen sind in der Kfz-Branche um ca. 40 Prozent gesunken. Durch neue Einparkhilfen geht die Reparaturanfälligkeit der Autos weiter zurück – außer in der Waitzstraße in Hamburg-Othmarschen ;). Autonomes Fahren wird den Trend noch verstärken.

Daher ist es nicht verwunderlich, dass die Zahl der Beschäftigten um ca. 15 Prozent eingebrochen ist, besonders stark bei Mitarbeiter:innen ohne besondere Funktion, aber überdurchschnittlich auch bei den Angestellten.

Das hat nicht nur mit der niedrigen Rendite im Neuwagengeschäft zu tun. Auch das Kaufverhalten der Kunden ist ein anderes geworden. Gingen potentielle Käufer:innen früher durchschnittlich sechsmal ins Geschäft, um sich beraten zu lassen, tun sie dies heute nur noch zweimal. Man informiert sich heute viel über das Internet.

Außerdem werden inzwischen viele Pkw über Plattformen im Internet ge- und verkauft – nicht mehr bei den klassischen Autohäusern. Die Hersteller übernehmen zudem mehr und mehr direkt den Vertrieb und sind auch an Plattformen beteiligt.

Die Ansprüche der Arbeitgeber im Kfz-Handwerk haben sich gegenüber der Qualifikation ihrer Beschäftigten verändern. Für mich besonders gravierend ist die Änderung bei der Schulbildung der Beschäftigten.

Anteil der Auszubildenden je Schulabschluss

	2001 (in Prozent)	2015 (in Prozent)	2019 (in Prozent)
gewerbliche Berufe			
Hauptschule	48	30	15
Mittlere Reife			
Abitur/Fachabitur	3	11	24
Sonstige z.B. ungelernt	13	2	3
kaufmännische Berufe			
Hauptschule	11	6	1
Mittlere Reife	64	54	47
Abitur/Fachabitur	25	40	45
Sonstige z.B. Hochschulabschluss	0	0	7

Die Tabelle zeigt deutlich, wie massiv sich die Anforderungen in der Branche geändert haben und weiterentwickeln. Sowohl in den gewerblichen, als auch in den kaufmännischen Berufen wurden über die Jahre immer weniger Beschäftigte mit Hauptschulabschluss oder auch Ungelernte eingestellt. Dafür hat sich die Zahl der Beschäftigten mit Abitur/Fachabitur oder sogar Hochschulabschluss wesentlich erhöht.

Aufgrund der hohen Tarifbindung in der Automobilindustrie ist die Schere beim Einkommen gegenüber dem schlecht organisierten Kfz-Handwerk jedes Jahr um 0,3 Prozent weiter auseinandergegangen. Laut Statistischen Bundesamt beträgt der Lohnunterschied heute mehr als 20.000 Euro im Jahr.

Vergleichbare Änderungen findet man natürlich auch in anderen Handwerksbranchen.

Heinrich Dannenberg

WARUM EINEN BAHNHOF ABREISSEN, DER GUT FUNKTIONIERT?

Erik Merks von der Redaktion des Senioren-Echos im Gespräch mit dem Vorsitzenden des Vereins Prellbock: Michael Jung, Jahrgang 1950, Volkswirt und Geograph, 50 Jahre Gewerkschaftsmitglied, engagiert sich seit 2015 gegen die Verlegung des Bahnhofs.

Der Altonaer Bahnhof ist architektonisch kein Schmuckstück. Wäre es wirklich ein Verlust für Altona ihn abzureißen?

Michael Jung: Man kann ihn mit vergleichsweise geringem Aufwand architektonisch ansprechend gestalten, wie man es mit anderen hässlichen Bahnhofsgebäuden in Europa gemacht hat, zum Beispiel Den Haag oder Oslo.

Aber wir engagieren uns, weil eine Verlegung zum Diebsteich aus unserer Sicht nicht nur unsinnig, sondern für beide Wohngebiete schädlich wäre und zusätzlich Kosten verursacht, die weder kalkulierbar noch finanzierbar sind.

Wieso? Altona wird doch städtebaulich durch den Wohnungsbau auf dem freiwerdenden Gelände verbessert und Diebsteich wird als Wohngebiet aufgewertet.

M.J.: Das ist genau das Problem. Die Diebsteicher waren bisher mit ihrem Stadtteil zufrieden. Er war grün und ruhig. Diebsteich war ein Wohngebiet mit günstigen Mieten und kleinen Gewerbetreibenden. Bestehende Sportplätze müssen weichen. Bisher wurden 425 Bäume gefällt, weitere sollen fallen. Das 10.000 Quadratmeter große Feuchtbiotop, der Postrog, wurde trockengelegt. Es sollen sich neue Firmen und Büros ansiedeln. Zur Wertsteigerung entsteht eine Konzerthalle für 5000 Besucher. Der Senat will den Akademisierungsgrad der Arbeitsplätze dort erhöhen.

Das heißt: steigende Mieten, Verdrängung von Kleingewerbe und Gentrifizierung. Für die jetzigen Bewohner am Diebsteich wäre der neue Fernbahnhof keine Bereicherung. Aber natürlich muss die dortige S-Bahnstation modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden.

Und Altona?

M.J. Für 70.000 Menschen ist der Bahnhof Altona zu Fuß erreichbar. Im Umkreis von einem Kilometer um den Bahnhof gibt es über 70 Gastronomiebetriebe und rd. 2.200 Gewerbebetriebe. 10 Minuten bis zur Elbe, Theater und Museen sind in wenigen Minuten erreichbar.

Es ist der einzig ebenerdige Fern- und Regionalbahnhof Hamburgs, der beste barrierefreie Bahnhof Deutschlands. Diebsteich hingegen ist mit Aufzügen und Rolltreppen geplant, die erfahrungsgemäß häufig kaputt sind.

Die Bahn muss zu den Menschen kommen, und nicht die Menschen zur Bahn. Diebsteich hat ein direktes Einzugsgebiet von nur 15.000 Anwohnern. Altona verfügt über 8 Gleise. Diebsteich soll nur 6 Gleise bekommen, aber 50 Prozent mehr Züge abfertigen. Wie soll das funktionieren? Unabhängige Bahnexperten sagen, dass Diebsteich niemals den geplanten Deutschlandtakt störungsfrei abwickeln können.

Aber Altona behält doch seinen S-Bahnhof.

M.J.: Altona behält seine fünf S-Bahnlinien, diese verlaufen jedoch unterirdisch. S1 (zum Flughafen) und S11 fahren Diebsteich jedoch nicht an. Auch der Busbahnhof mit 20 Buslinien ist ein Argument, den Fernbahnhof zu erhalten. Von hier aus können Reisende das gesamte Stadtgebiet ohne große Umsteigeaktionen erreichen. In Diebsteich hingegen sollen nur 3 Bus- und 3 S-Bahnlinien halten.

Ist ein Kopfbahnhof noch zeitgemäß?

M.J.: Auch wenn Kopfbahnhöfe noch aus der Dampflokzeit stammen, wo alle 400 km Wasser und Kohle aufgefüllt werden mussten, haben sie heute besonders an Stellen im Bahnnetz, wo Züge ein- und ausgesetzt werden – das ist in Altona bei 80 Prozent der Züge der Fall – ihre Funktion nicht verloren.

Angeichts der heute eingesetzten Triebzüge muss lediglich der Lokführer den Führerstand wechseln. Daher kommen die Vorteile eines Kopfbahnhofs heute umso mehr zum Tragen, denn es steht mehr Zeit zum Ein- und Aussteigen zur Verfügung. Das schätzen insbesondere ältere Menschen. Der damalige Bahnchef Mehdorn hat sich mit seiner Idee, die Deutsche Bahn an die Börse zu bringen, in den Kopf gesetzt, dass Kopfbahnhöfe weg müssen.



Dabei gibt es viele gut funktionierende Kopfbahnhöfe, wie München, Frankfurt, Kiel, Leipzig, Zürich... Ausschließlich diese Ideologie des ehemaligen Bahnchefs Mehdorn ist die Begründung für die Verlegung. Aber wir wollen in Altona kein weiteres ‚Stuttgart 21‘.

Das Neubaugebiet Neue Mitte Altona könnte bei einer Verlegung erweitert werden. Man plant, weiteren Wohnraum zu schaffen.

M.J: Bisher wurden auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs 1.600 Wohnungen gebaut. Das angrenzende Gelände der ehemaligen Holstenbrauerei ist eine Abrissruine. Die Bebauung ist ungewiss. Aber gerade die jetzige Bebauung der Neuen Mitte Altona wäre ein Grund, den jetzigen Bahnhof wegen der kurzen Wege zu erhalten. Ab 2029 sollen die Ferngleise entfernt werden, um weitere Wohnungen entstehen zu lassen. Bis weit über das Jahr 2030 hinaus würde eine Großbaustelle im Herzen Altonas das Leben beeinträchtigen. Es soll marktwirtschaftlich gebaut werden.

Der soziale Wohnungsbau wird demnach zu sehr vernachlässigt. In dem neuen Wohnbaugebiet liegen die Mieten bei bis zu 20€ pro Quadratmeter. Der Kaufpreis für die Wohnungen übersteigt 10.000€ den Quadratmeter. Wer soll das bezahlen? Die Gentrifizierung schreitet voran. Von den 700 SAGA-Wohnungen sind 180 gefördert und somit mietpreisgebunden. Das ist gut, aber viel zu wenig und der Zeitraum der Sozialbindung zu kurz.

Aber bahn- und verkehrstechnisch wäre eine Verlegung doch eine Verbesserung für Bahnreisenden.

M.J: Mit seinem Kopfbahnhof gehört Altona mit täglich 135.000 Fahrgästen zu den 15 größten Bahnhöfen Deutschlands. Diebstech wird nicht in der Lage sein, den von der Bahn angestrebten Deutschlandtakt zu halten. Zurzeit werden 80 Prozent aller Hamburger Fernzüge in Altona eingesetzt. Dafür eignet sich ein Kopfbahnhof ganz besonders.

Es gibt ein Gutachten, das beweisen soll, dass die Kapazität des Bahnhofs Diebstech ausreichend ist. Leider

wird dieses Gutachten seit zweieinhalb Jahren unter Verschluss gehalten. Nicht einmal die Abgeordneten der Bürgerschaft konnten es bisher einsehen. Zudem gibt es keine Offenlegung der Kosten und der Finanzierung. Die Planungen gleichen einem Geheimprojekt.

Es soll also alles so bleiben, wie es ist?

M.J: Keineswegs, der jetzige Bahnhof Altona muss dringend saniert werden und Diebstech muss ebenso eine Wertverbesserung durch Sanierung und barrierefreien Umbau erhalten. Das gesamte Hamburger Verkehrskonzept muss überarbeitet werden. Hierüber können wir gern ein andermal sprechen.

Welche Chance gibt es, die Verlegung zu stoppen?

M.J: Die Finanzierung des neuen Bahnhofs ist nicht gesichert. Unsere Chance besteht darin, dass der Bahn und dem Verkehrsministerium das Geld ausgeht oder, dass die Vernunft doch noch siegt.

Erik Merks



Unrecht brachte uns den Tod Lebende erkennt eure Pflicht

An diesem Ort sind am 1. August 1933 als erste Opfer der Nazi-Justiz vier Antifaschisten enthauptet worden

August Lütgens	* 1897	Seemann
Walter Möller	* 1905	Arbeiter
Bruno Tesch	* 1913	Klempner
Karl Wolff	* 1911	Schuhmacher

Altona, 1. August 2005

Gedenktafel Altona, Quelle: Wikipedia

90 JAHRE ALTONAER BLUTSONNTAG

„Denen in Klein-Moskau werden wir es schon zeigen“ – unter diesem Motto veranstalteten am 17. Juli 1932 die nationalsozialistische Sturmabteilung (SA) und Schutzstaffel (SS) einen Marsch durch das vorwiegend von Sozialdemokrat:innen und Kommunist:innen bewohnte alte Altona.

Obwohl voraussehbar war, dass es zu Auseinandersetzungen mit den Anwohner:innen kommen würde, wurde dieser Marsch von der Polizeiführung nicht verboten. Die Konfrontation blieb nicht aus. Diejenigen, die die Fahne der Nazis nicht grüßen wollten, wurden von diesen geprügelt. Es fielen Schüsse. Zwei SA-Leute wurden tödlich getroffen. Die Polizeiführung behauptete später, dass aus höheren Fenstern und von Dächern auf die Nazis geschossen wurde. Deshalb musste sie auch selbst schießen. 16 Anwohner kamen dabei zu Tode. Es wurden daraufhin Hausdurchsuchungen durchgeführt, bei denen keinerlei Schusswaffen gefunden wurden. Mehr als 90 Personen

wurden festgenommen, unter ihnen Walter Möller, August Lütgens, Karl Wolff und Bruno Tesch.

Das Verfahren gegen diese vier Hauptbeschuldigten musste eingestellt werden, weil keinerlei Beweise für ihre Schuld an den Schießereien gefunden wurden. Sie wurden allerdings auch nicht aus dem Gefängnis entlassen.

Als die Nazis die Macht übernommen hatten, wurden sie vor ein Sondergericht gestellt, zum Tode verurteilt und am 1. August 1933 hingerichtet.

Durch Aktenstudium fand der französische Lehrer und Historiker Léon Schirmann heraus, dass die Kugeln aller am „Blutsonntag“ Getöteten aus Polizeiwaffen stammten. Dieses hätte jeder Richter auch 1933 erkennen müssen. Die von der Staatsanwaltschaft vorgelegten Beweise waren gefälscht. Meineide und bewusste Falschaussagen taten ein Übriges.

1992 erkannte das Landgericht Hamburg die Fälschung der Beweismittel an und hob die Urteile gegen diese vier Männer dann endlich auf.

Heinrich Dannenberg