

In den 20er Jahren erlebte der Schiffbau in Brandenburg wieder einen gewaltigen Aufschwung. Außer Schleppdampfern entstanden für den zunehmenden Ausflugsverkehr zahlreiche Personendampfer, für die Neuruppiner Gewässer ebenso wie für Havel, Elbe und Rhein. Den technischen Höhepunkt jener Zeit bildeten aber die beiden, größten jemals erbauten märkischen Personendampfer der Luxusklasse, „Wintermärchen“ und „Columbus“, beide auch für die Eisfahrt zugelassen. Sie gehörten einer Berliner Reederei und konnten im Kurzstreckenverkehr bis zu 1000 Personen aufnehmen.

**Gebr. Wiemann, Maschinenfabrik, Eisengießerei, Schiffswerft,
Brandenburg (Havel).**

Fernsprecher: 27 und 399. — Telegrammadresse: Wiemann Brandenburghavel. — Bankverbindungen: Reichsbank; Brandenburger Bankverein. — Postscheckkonto: Berlin 4065. — Gründungsjahr: 1867. — Inhaber: Paul und Fritz Wiemann. — Prokurist: Franz Buch. — Tätigkeitsgebiet: Fluß- und Küstendampfer jeder Art, flachgehende Schrauben- und Radschleppdampfer, Personendampfer, Frachtdampfer, Dampfer und Motorboote für Fischtransport, eiserne Kähne und Prähme, Schiffsmaschinen, Schiffskessel, Ausbesserung und Umbau von Flußdampfern. — Betriebseinrichtungen: 2 Längshellinge, 2 Querhellinge, 1 Schwimmkrahne mit 35 t Tragfähigkeit; Zahl der Beschäftigten ca. 450 Arbeiter und 40 Angestellte; Gesamtareal 50 000 qm, Länge der Wasserfront ca. 500 m. — Verbandszugehörigkeit: Verein Deutscher Schiffswerften E. V.

Es arbeiteten auf der Werft zu dieser Zeit ca. 350 Beschäftigte in 20 verschiedenen Berufen. Einer dieser Mitarbeiter war der später bekannte Karikaturist Kossatz, der sich hier nicht nur seine Motive, sondern auch arg zerschundene Hände holte.

Aber auch von Rückschlägen blieb die Werft nicht verschont. So hatte sich der Dieselmotor gegenüber dem Petroleum- bzw. Otto-Motor durchgesetzt. Auch das 1928 entstandene große Passagiermotorschiff „Sachsen-Anhalt“ war damit ausgerüstet. Es gehörte einem Magdeburger Reeder und faßte 600 Fahrgäste. Im praktischen Betrieb stellte sich jedoch bald heraus, daß die beiden 130 PS starken Dieselmotoren unangenehme Schwingungen verursachten, so daß z.T. die Gläser von den Tischen fielen. So kam das Schiff zur Werft zurück. In Charter bei Anrick, Brandenburg, wurden nun mehrere Testfahrten auf der Oberhavel nach Neu Westerland (Götzer Berge) durchgeführt – sicher ohne daß die Fahrgäste das merkten! Nach neuen Berechnungen und nach Umbau der Fundamente kam das Schiff wieder in Fahrt und ist noch heute – nach über 60 Dienstjahren – bei der weißen Flotte Magdeburg in Fahrt.

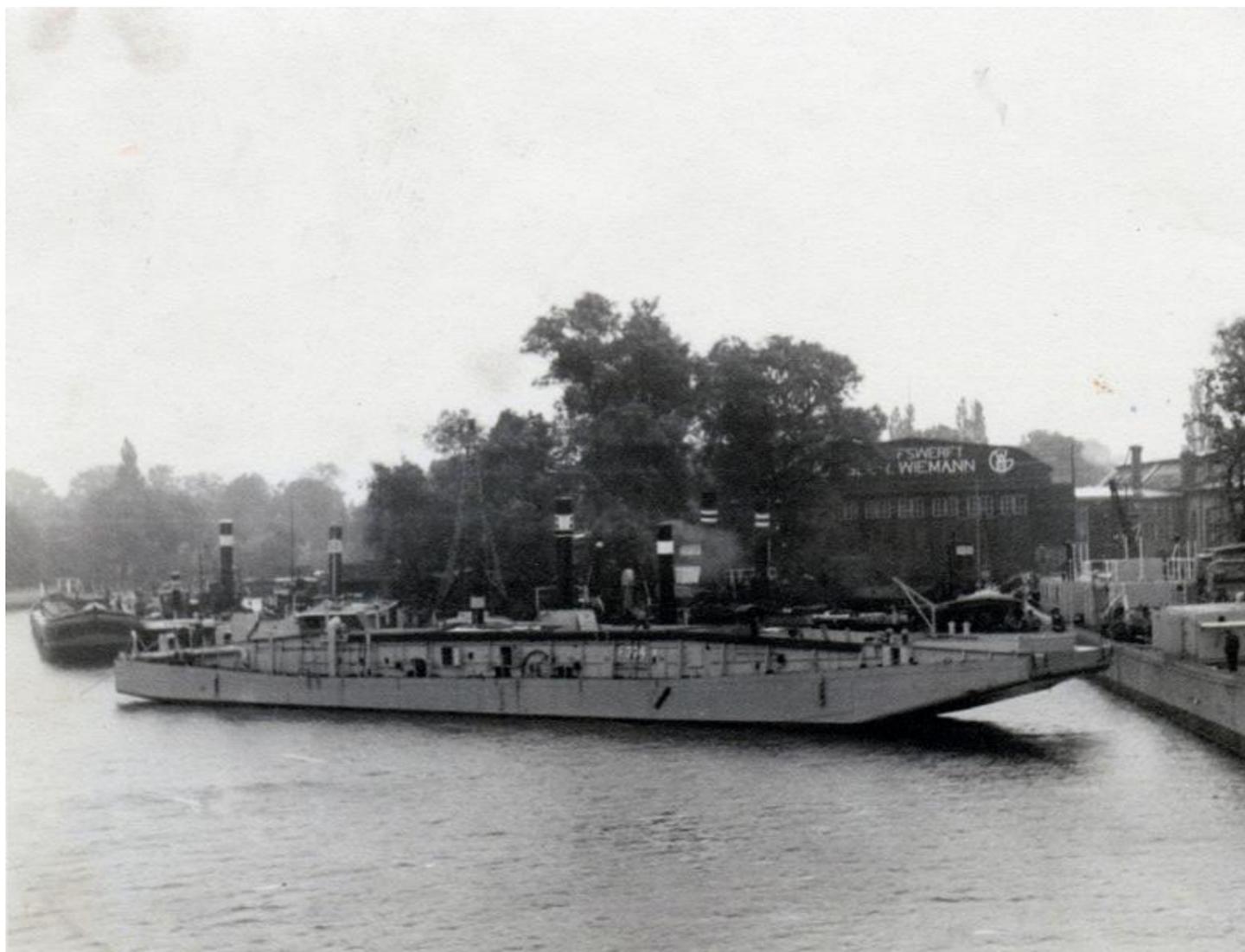
Zur 1000-Jahrfeier unserer Stadt im Jahre 1929 konnte feierlich das 500. Schiff an seinen Eigner übergeben werden (Anmerkung des Herausgebers: das stimmt natürlich mit der Bauliste nicht überein. Hier sind wohl alle Reparaturen und Umbauten mitgezählt worden). Die Weltwirtschaftskrise und die Zeit der großen Arbeitslosigkeit wurden auf der Werft durch einen bemerkenswerten Export-Großauftrag überbrückt: das Marineministerium in Paris gab den Bauauftrag für 12 Hafenschlepper mit je 300 PS, und die „Lyonnaise“ in Lyon den Auftrag für einen weiteren gleicher Bauart. In dieser Zeit unterstützte die Werft auch Arbeiten außerhalb des Betriebes: so den Bau des „Arbeitslosenbootes“ „Nie Verzagt“, das dem A.T.S.B. (Arbeiter-Turn- und Sportbund) als Fährboot zwischen Seeschlößchen und Kienwerder diente. Ebenso wurde der Bau der Hochseeyacht „Tornado III“ unterstützt, den vier Arbeiter, Mitglieder des Segler-Vereins Nordwest, erbauten, um damit 1936 an der Bermuda-Regatta teilzunehmen.

Anfang der 30er Jahre übernahm die Werft das Patent für die Kort-Düse, durch die die Zugkraft der Schlepper um etwa ein Drittel bis zu einer Hälfte erhöht wurde, und das bei gleichem Kraftstoffverbrauch. Nachträglich wurden damit ca. 300 Schiffe ausgerüstet.

1931 gab es den ersten geschweißten Eimerkettenbagger und 1936 das erste geschweißte Motorgüterschiff mit Plauer Maß. Die Lärmbelästigung für die Anwohner durch die Niethämmer konnte beim Verfahren des Schweißens weitgehend reduziert werden. Als Neuentwicklung entstand nun auch eine Serie von Küstenmotorschiffen für den Verkehr mit den Ostseehäfen. Motorschiffe wurden jetzt in allen Varianten erbaut, als Frachter, Tanker, als Fischereifahrzeuge mit Hilfssegeln und als seegehendes Passagierschiff.

Vielleicht war es ein böses Omen, daß der Stapellauf eines der ersten Seeschiffe bei einem schweren Gewitter stattfand? Jedenfalls entstand in den frühen Morgenstunden des 10. April 1937 ein Schadenfeuer – vermutlich durch Schweißarbeiten. Die Feuerwehr gab Großalarm und rückte mit drei Motorspritzen und 60 Mann an. Trotzdem entstand schwerer Sachschaden, u.a. an dem Brandenburger Personendampfer „Freya“ der Reederei Stein und an dem Kabinenschiff „Baldur“, das sich im Umbau zur schwimmenden Jugendherberge befand. Trotz des schweren Schadens brauchten keine Entlassungen vorgenommen werden, und die Produktion konnte aufrecht erhalten bleiben.

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges erhielt die Werft einen Rüstungs-Auftrag. Als „Streng Geheim“ bezeichnet entstanden hier die Marine-Fähr-Prähme (MFPs), die später zu den Transporteinheiten der Kriegsmarine werden sollten. Für ihre Testfahrten wurden die Schiffsführer der hiesigen Fahrgastschiffe „dienstverpflichtet“. Im Winterhalbjahr erprobte man die ersten Anlandungen von Panzern im Beetzsee am Hünensteig. Die MFPs wurden in großer Stückzahl gebaut und bewährten sich als frühe Landungsboote vom Nordkap bis Sizilien, von der Kanalküste bis zum Schwarzen Meer. Zivile Schiffe hingegen wurden nicht mehr gebaut.



Bildquelle: Historischer Hafen Brandenburg an der Havel e.V.
1941 MFP 324 am Ausrüstungskai der Gebrüder Wiemann Werft

Während des Zweiten Weltkrieges, in den Jahren 1941-1943, wurden ebenfalls wieder zahlreiche Wiemann-Schiffe zur Donau verlegt. Trotz aller Rüstungsaufträge konnte aber 1943 wieder ein ziviles Schiff begonnen werden, der kohlegefeuerte 300 PS-Schlepper „Andreas“. Er war eigentlich als Motorschlepper geplant, erhielt aber – da keine Motoren mehr zur Verfügung standen – die Dampfmaschine des ehemaligen Wiemann-Dampfer „Saaleck“ aus dem Jahre 1925 eingebaut. Bei den Luftangriffen des Jahres 1945 wurde dieser Neubau jedoch schwer beschädigt und konnte so nicht mehr fertiggestellt werden. Er kam 1950 in Fahrt und diente noch bis Ende der 80er Jahre als Schwimmendes Heizkraftwerk im Rummelsburger See.

Schwere Schäden mußte die Werft in den letzten Wochen des Krieges hinnehmen. Den ersten Luftangriff erlebte sie am Ostersonnabend 1945, bei dem viele Gebäude beschädigt wurden. Bei einem zweiten Angriff am 20.4.1945 gab es unter der Belegschaft 25 Tote. Durch Artilleriebeschuß zwischen den 24. und dem 30.4.1945 erhielt die Werft 80 Treffer. Trotzdem kam es zu keinem Brand. Und zum Schluß wurden noch sämtliche unbeschädigten Schiffe, sowohl im Wasser wie auf dem Land, versenkt bzw. gesprengt.



Bildquelle: Historischer Hafen Brandenburg an der Havel e.V.
Aufnahmeort: Von einem Schiff, welches auf der Querslipanlage liegt mit Blickrichtung Jahrtausendbrücke.
Flieger über der Stadt



Bildquelle: Historischer Hafen Brandenburg an der Havel e.V.
Wiemann'sche Villa und zerstörtes Verwaltungsgebäude rechts im Bild (siehe: Übersicht über das Firmengelände, Nummer 2)

Bereits am 7. Mai 1945 wurde die Arbeit wieder aufgenommen. Zunächst wurden Schutt und Trümmer beseitigt. Aber wie viele andere Betriebe auch stand die Werft, zur Demontage heran. Was an Maschinen verblieb, wurde in der Schlosserei aufgestellt. Die Werft selbst kam zunächst in Treuhand-Verwaltung.

Man begann mit der Reparatur beschädigter Schiffe. An einen Neubau war überhaupt nicht zu denken. Eine der ersten „Neubauten“ war der Blechschornstein für eine Brauerei! Für die Bevölkerung lieferte die Werft Alu-Töpfe, Schöpfkellen, Schusterböcke, Feuerhaken, Geschirrbeschläge und anderes. Aber allen Schwierigkeiten zum Trotz begann auch der Neubau von Schiffen. Das erste war ein Fischereifahrzeug vom Typ Seiner. Es war 150 t groß, 30 m lang und 6.2 m breit. Die Werft beschäftigte zu diesem Zeitpunkt bereits wieder 400 Arbeitskräfte.

Kurz vor dem Stapellauf dieses ersten Neubaus wurde die Werft dann enteignet. Am 22.4.1947 ging sie in „Volksbesitz“ über und erhielt am 2. Februar 1948 den Namen VEB Volkswerft „Ernst Thälmann“.

Obwohl vorläufig keine Aussicht besteht, eine komplette Bauliste der Werft nach 1945 vorzulegen, soll die weitere Geschichte des Betriebes kurz geschildert werden (Anmerkung des Herausgebers).

Nach heute kaum noch vorstellbaren Schwierigkeiten erfolgte am 17. Juni 1948 die Übergabe des ersten Nachkriegs-Neubaus. Ca. 1000 Beschäftigte hatte die Werft zu dieser Zeit.

In den folgenden Jahren wurden hauptsächlich Reparationsarbeiten für die UdSSR ausgeführt. Durch ständig verbesserte Arbeitsmethoden konnte die Produktion gesteigert werden. So wurden bereits 1949 10 Seiner und 2 Logger, 1950 sogar 40 Seiner und 1 Logger fertiggestellt werden. Im gleichen Jahr mußte die Gießerei wegen Baufälligkeit geschlossen werden.

1951 wurde die Werft die „Schiffswerft Plaue“ eingegliedert. In diesem Jahr konnten 34 Seiner, 1 Logger und 1 Feuerlöschboot übergeben werden. 1952 wurden 11 Seiner, 1 Seeschlepper, das Vermessungsschiff „Karl Gauß“ und 37 D.A.K.-Boote gebaut. 1953 waren es 20 Seiner, 12 Seeschlepper und 2 Treckenbichter (Schwalben). Zum 31. Dezember des gleichen Jahres wurden die Reparationen für die UdSSR eingestellt.

1954 bis 1956 fertigte man neben 25 Seinern auch 4 „Stoßboote“ an. Die Schiffbauhalle wurde 1956 geschlossen. Bis zum 31. Dezember 1956 waren insgesamt 244 Schiffe seit 1945 erbaut worden, von denen der größte Teil im Schwarzen Meer zum Einsatz kam. Mit einem Festakt wurde am 27. Juni 1958 der 200. Seiner an die UdSSR übergeben.

In den folgenden Jahren entstanden für den Inlandsbedarf u.a. 3 schwere Eisbrecher vom Typ „Einheit“, eine Serie von 200 PS-Motorschleppern und für den Export eine Serie von Island-Kuttern. Auf Wunsch der Auftraggeber wurden diese Schiffe mit MAN-Dieselmotoren und norwegischen Ruderanlagen ausgerüstet. Auf der Internationalen Fischereimesse auf Island erhielten diese Schiffe eine Goldmedaille. Das dürfte damit der Höhepunkt des Schiffbaues in Brandenburg gewesen sein!

Auf Beschluß des Volkswirtschaftsrates vom 26.4.1962 wurde die Stilllegung der Werft beschlossen und diese am 31. Dezember 1962 aufgelöst. Bis zu diesem Zeitpunkt waren – seit 1945 – 367 Schiffe fertiggestellt worden. Der Betriebsteil Plaue blieb bestehen, diente aber nur noch zu Reparaturzwecken.

Im Anhang befindet sich die Schiffsliste Gebrüder Wiemann Werft Brandenburg an der Havel von Hans – Jürgen Bürger

Quellenangaben:

Stadtarchiv Brandenburg
Schiffslisten und Werbehefte der Wiemann-Werft
Jubiläumsheft Grasowsen.
Unterlagen der Ernst-Thälmann-Werft
Grogger: Personenschiffahrt auf Spree und Havel
Rindt-Trost: Dampfschiffahrt zwischen Elbe und Oder 1816-1945
Befragung von Zeitzeugen

Teil II Weiterführung

Ein Unternehmen, das erfolgreich auf dem Markt agieren kann ist abhängig von äußeren und inneren Faktoren. Die äußeren Faktoren waren insgesamt gesehen sehr günstig.

Der Standort des Unternehmens und die Entwicklung auf dem Markt waren sehr positiv. Die Nachfragen nach Schiffsraum und Schleppkräften waren sehr hoch. So beklagte der Reichsschleppbetrieb in den zwanziger Jahren, dass es kaum noch Schlepper in den westlichen Teilen des Reiches zu kaufen gibt und die Preisentwicklung für gebrauchte Schleppfahrzeuge sehr hoch waren. "Es ist kaum möglich Schlepper zu vernünftigen Preisen zu kaufen".

Auf Grund der weiteren Industrialisierung bestand ein exorbitanter Bedarf an Schiffsraum und Schleppkräften. Die Entwicklung von Motorgüterschiffen und die einhergehende Produktion von immer stärkeren Motoren wirkten sich ebenfalls begünstigend aus. Die knutenhaften Jahre der Reparationen nach dem I. Weltkrieg hat die Firma mit dem Bau von Schiffen für Frankreich gut überbrücken können.

Die im Versailler Vertrag geforderte Reparationszahlung in Gold und Sachwerten waren für die deutsche Wirtschaft nicht zu realisieren. 1920 sollten es **269 Mrd. Goldmark (!)** in Jahresraten von 2,6 Mrd sein, also etwas über 100 Jahre. Das Resultat kennen wir. Inflation - ein Brot für eine Million Reichsmark. Erst mit der Abkopplung der Reichsmark vom Weltmarkt und Führung als reine innere Währung ermöglichten einen unabhängigen wirtschaftlichen Aufschwung. Auf Grund der Abkopplung der Währung vom internationalen Geldmarkt erfolgte eine massive Embargopolitik gegen Deutschland.

Deutsche Ingenieure entwickelten Verfahren zur industriellen Herstellung von künstlichem Kautschuk und durch Verflüssigung von Kohle die Gewinnung von Kraftstoffen. Somit entstanden die BUNA- und LEUNA-Werke. Auch die Autobahnen wurden auf Grund der Embargopolitik aus einheimischen Rohstoffen gebaut, die sogenannten "Betonpisten". Aus diesen Gründen war Kraftstoff, nicht nur als Kostenfaktor der Firma, ein unbedingt effizient zu nutzender Rohstoff.

So wurden auch Motore entwickelt, die Gas als Brennstoff verwendet haben. Hierzu wurde ein Vergaser entwickelt der einheimische Kohle vergaste. Dieses an Bord produzierte Gas wurde dem Motor zugeführt. Für Schlepper war dies eine anwendbare Variante. Motorgüterschiffe waren eher ungeeignet auf Grund der höheren Liegezeiten für Be- und Entladung in den Häfen. Hier wurde eine Kombination aus Gasmotoren und Elektroantrieb entwickelt.

Auch die Gebrüder Wiemann Werft beteiligte sich an dieser Antriebsvariante. Sie erbaute ein Motorgüterschiff mit dem Namen "PRIMUS ELEKTRO". Leider gibt es über dieses Motorgüterschiff keine fortführenden Angaben.

Es ist seit 1945 verschollen. Die Entwicklung der Kortdüse war auch eine Antwort auf diesen Umstand. Die Wiemann`s erkannten frühzeitig deren Bedeutung für die Schifffahrt und erwarben das Patent.

Auch hier haben wir einen weiteren Faktor: die Führungspersönlichkeit.

Fachliche Kompetenz und Weitsicht als Motor und die Umsetzung neuer Errungenschaften gepaart mit einer vernünftigen Personalpolitik sind eine wesentliche Voraussetzung für erfolgreiches Bestehen auf dem Markt.

Hiermit eröffnete sich der Werft eine neue Einnahmequelle. Selbst die staatliche Reederei Reichsschleppbetrieb, mit seinem riesigen Neubauprogramm, lies die Neubauten nur noch mit Kortdüsen- Antrieb ausrüsten. Bei guter brauchbarer Substanz wurde so mancher Schlepper nachgerüstet.

Selbst das Reichsverkehrsministerium unterstützte die brennstoffsparende und dabei noch leistungserhöhende Wirkung des Kortdüsen- Antriebes. Die Ausrüstung von schon in Nutzung befindlichen Schiffen mit Kortdüse war genehmigungspflichtig. Ob auch materielle Unterstützung gewährt wurde ist bisher nicht bekannt.

Ferner ist bekannt, das die Russen nach dem II. WK oft die Schlepper und Motorgüterschiffe, die mit eine Kortdüse ausgestattet waren, gerne als Reparationsleistung nahmen.

Der Ex Monopolschlepper M 462, der am 21.05.1943 beim Reichsschleppbetrieb in Dienst gestellt wurde und auf der Werft N.V. Arnheemsche Stoomslephelling Mij. Arnhem/Holland gebaut wurde, war im Schleppeinsatz auf dem Fluß Moskwa. Knapp 21 Jahre nach der Indienststellung, am 01.05.1964, wie auf dem Bild zu sehen, anlässlich der "Flußparade" zum Internationalen Kampftag der Arbeiterklasse in Moskau mit 3 Reparationsschleppkähnen im Anhang.

Dieser Schlepper wurde in Serienfertigung gebaut. Auf der Gebrüder Wiemanwerft waren es die Schlepper H 436 - H447.

Natürlich ist auch dieser Schlepper als Neubau mit dem Kortdüsen-Antriebssystem ausgerüstet worden. Er wurde ausgestattet mit einem Gasgenerator von Deutz SAR 311 und zwei Deutz-Maschinen mit je 125 PS. Angegeben werden die Motorenangaben auch mit 150 PS, was sicherlich auf die zwei Kortdüsen zurück zuführen ist. Die Motoren befinden sich vor dem Steuerstand im Maschinenraum, der Gasgenerator hinter dem Steuerraum im Maschinenraum (2).

Maße: Länge über Alles: 22,22 m; Breite über Alles: 6,04 m; Tiefgang: 1,85 m

Wohnräume: 3; Kojen: 4; Heizung: Warmwasser

Lichtanlagen Hersteller: Pintsch; Leistung: 2 x 4 kW bei 110 V

Bordspannung: 110 V; max. Kapazität: 86 Ah;

Bunkerinhalt: 11 Tonnen

Treibstoffverbrauch: 0,480 kg/PSh;

Zugkraft: 3.150 kg und zum Eisbrechen geeignet.



Der auf einen Hochstand aufgebaute Steuerstand ist eine Nachrüstung der damaligen Staatlichen Flußreederei Moskau.

Die 3 Schleppkähne, mit unterschiedlichem Tiefgang, sind auf diese Art gut vom Ufer aus zu erkennen.

Die Zuschauermenge vor den Mauern des Kremls zeigt: Es ist ein wichtiger Tag für die Sowjetbürger!

Der Einsatz dieses Schleppverbandes bei einer Parade zum 1. Mai in Moskau ist auch ein Zeichen der Schiffbaukunst und deren Würdigung.

Aber kommen wir nochmals auf die bestimmenden Faktoren, für eine erfolgreiche Unternehmensführung zurück. Beschäftigen wir uns kurz mit einigen inneren Faktoren.

Die Industrialisierung der Wirtschaft hat offen gelegt, nur eine gut geschulte Arbeitnehmerschaft mit den dazugehörigen Erfahrungen war ein Garant für wirtschaftlichen Erfolg. Der Umstieg in der Fertigung von Nietverfahren auf das Schweißverfahren bei der Herstellung von Schiffen, wäre ohne Qualifizierung und der Erlangung der Fertigkeiten nicht möglich gewesen.

Die seetüchtigen Schiffe, die auf der Gebrüder Wiemann Werft gebaut wurden, haben die strengen Regeln des germanischen Lloyd erfüllt und erhielten deren Zertifikat.

Gleichzeitig war dies eine Motivation für die "Chefs" eine Produktion unter hohen Qualitätsanforderungen zu garantieren. Dies begann beim Materialeinkauf, über die Entwicklung von Maschinen am Reißbrett mit langer Lebensdauer und hoher Qualität, so wie deren Umsetzung in der Produktion.

Jeder hat diese Aussagen schon mal gehört, "Die Maschine ist schon über hundert Jahre alt und versieht immer noch seinen Dienst" oder "Ja damals, das war noch Qualität, heute wird nur noch".

Die Wirtschaftsstrategie der Firmen von damals war auch eine Andere. So entstand eine Symbiose zwischen Arbeitnehmerschaft und den Firmeninhabern. Daher auch die Anrede des "Chefs" mit "Vater". Immer mehr setzte sich die Erkenntnis durch, wer eine gut ausgebildete Arbeitnehmerschaft hat, die hinter der Firma steht und sorgenfrei arbeiten kann, weil er weiß, das seine Familie gut versorgt werden kann wird auch dementsprechende Arbeitsleistungen erbringen. Und wenn er weiß, das er Morgen noch in Lohn und Brot steht ist er auch weiterhin motiviert. Kurz gesagt wenn die Arbeitnehmerschaft von der Firma gut partizipiert und sich der Bedeutung der Symbiose bewusst ist, ist sie auch bereit außerordentliche Leistungen zu vollbringen. Sei es im Konstruktionsbüro, auf der Helling oder am Gußofen, der Dreherei und Tischlerei.

Die Beschäftigungszahlen der Gebrüder Wiemann Werft widerspiegeln das Zeitgeschehen und fortschrittliche Denken.

Auch wird Heute von den so guten 50er Jahren gesprochen. Alles war in Aufbruchstimmung, die Wirtschaft buhmte und das als Negativwerbung eingeführte Zwangssiegel "Made in Germany" erwarb sich den Ruf höchster Qualität und Zuverlässigkeit. Dies ist ebenfalls kein Zufall, hatte doch die Wirtschaftsstrategie den II. WK überlebt.

Als Großbritannien die größte Presse in Europa abbauen lassen und als Reparation ins Königreich verschiffen wollte, kam es zu Massenprotesten im Ruhrgebiet, zu dem die Gewerkschaften aufgerufen hatten. Bei der Demonstration ergriff ein Ingenieur das Wort und sagte. "Sollen sie die Maschine doch mitnehmen. **Wir** bauen uns eine Neue. Eine größere und bessere Presse als diese." Die Demonstrationen wurden beendet. Kurze Zeit später stand in GB eine technisch veraltete Presse und in Deutschland ein neue und größere Maschine, die der Alten weit überlegen war.

Ein Unternehmen wurde erfolgreich geführt, Wiemannschiffe hatten bei denen, die sie kannten einen sehr guten Ruf. Wer sich mit der fortgeführten Schiffsliste von mir beschäftigt, sieht, das so manches Schiff heute noch existiert oder zu mindestens eine hohe Lebensdauer hatte.

Waren die Wiemann`s nun Götter?

Wiemann`s ein ewiger Lernprozess der nicht immer von Erfolg gekrönt war. So verloren sie ein Verfahren um die Höhe der Lohnzahlung entsprechend tariflicher Forderung. Auch hier musste sich die neue Firmenphilosophie erst ihren Weg bahnen.

Im allgemeinen waren die Wiemann`s sehr bodenständig. - Ein Leben für die Firma - Paul Wiemann genoss es in seiner beschränkten Freizeit die Ruhe im Pavillion zu genießen. Zum 40-jährigen Firmenjubiläum 1907 wurde dies in Gedichtform zum Ausdruck gebracht. Das Dokument, welches zur Verfügung steht zeigt deutliche Spuren der Vergangenheit. Sie strahlen ihr eigenes Flair aus. Und so möchte ich sie hier auch unbearbeitet präsentieren.

