

## **175 JAHRE SÄCHSISCHE DAMPFSCHIFFFAHRT:**

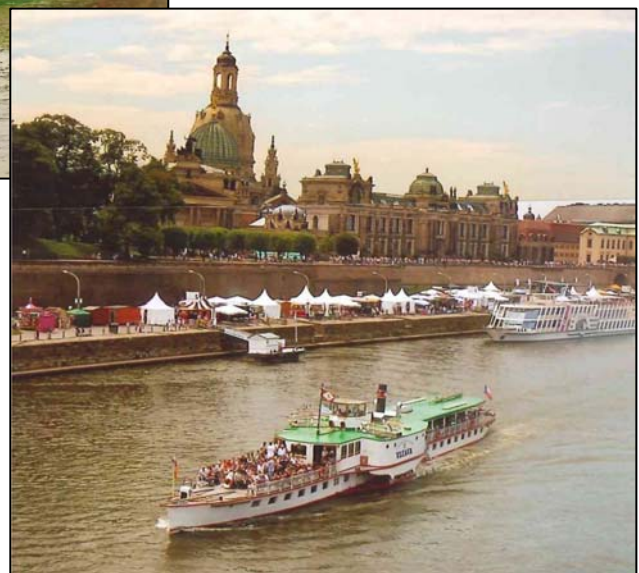
### **Ausflug mit dem Schaufelraddampfer „Vltava“**

Um rechtzeitig an den Jubiläumsfeierlichkeiten der **Sächsischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft (SDS)** zu deren **175jährigen Bestehen** am 08. und 09. Juli 2011 mit historischer Parade- und Jubiläums-Abendfahrt der 9 historischen Seitenraddampfer auf der Elbe in Dresden teilnehmen zu können, war der **tschechische Seitenraddampfer „Vltava“** bereits am 06. Juli früh 08.00 Uhr vom Rašín-Ufer der Moldau in Prag gestartet.

Nicht zuletzt durch die langjährigen grenzüberschreitenden Aktivitäten des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. (SHV) nahm nun erstmals in der Geschichte ein Personen-Seitenraddampfer aus Böhmen an einer Paradedfahrt der **ältesten und größten, dauerhaft in Betrieb befindlichen Flussdampferflotte der Welt** teil. Für die Reederei des Dampfers „Vltava“, die **Pražská paroplavební společnost a.s. (PPS)**, war die Einladung der SDS nach Dresden „eine wichtige Anerkennung und Auszeichnung“ für die 2010 beendete Rekonstruktion des 1940 in Prag-Libeň gebauten Dampfers.



Fotos: SHV



Die am Dresdner Elbufer als Exot bestaunte „Vltava“ ist 54 m lang, 5,10 m (über Radkästen 9,10 m) breit und wird durch eine Dampfmaschine der Firma ČKD Prag mit 112,5 kW (150 PS) angetrieben. Bereits 1979 erfolgte die Umstellung der Kesselheizung von Kohle auf Öl. Zwei Jahre nach einer Kesselexplosion erhielt der Dampfer 1991 einen von Thyssen-Henschel gefertigten neuen Dampfkessel.

Auf Deck und in den Salons finden **170 Passagiere Platz** und können nicht nur auf der Dresdner Elbstrecke ein köstliches böhmisches Bier genießen. Viele Dampfer-Liebhaber nutzten die einmalig gebotene Möglichkeit, an der Rückreise der „Vltava“ in Etappen nach Prag teilzunehmen und von Bord aus die Schönheiten der Stammstrecke der **einst „Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“** zu erleben.

Politiker in Sachsen, Prag und Berlin sollen aber dringlichst daran erinnert sein, dass durch das **Fehlen eines Stauwehres bei Děčín (CZ)** die dortige Felsschwelle auch von einem mit ca. 95 cm sehr flach gehenden Seitenraddampfer nur bei genügend hohem Wasserstand in Nordböhmen – mindestens 1,70 m Pegel Ústí n.L. – passiert werden kann. Und sollte die Wasserstraße Elbe in Deutschland zum „Nebennetz“ oder gar zur „Reststrecke“ verkommen, würden solche touristischen Höhepunkte sowie die bislang täglichen Linienfahrten der sächsischen Dampferflotte massiv ausfallen! Ist das im Bundesverkehrsministerium mit Blick auf 2036 – dem Jahr des 200sten Bestehens der sächsischen Dampferflotte – wirklich gewollt?!  
[FH/RED]

\*  
\* \*

## UNTERELBE TRIFFT OBERELBE:

### Kooperation bewährt sich

Seit September 2009 besteht zwischen den Häfen von **Brunsbüttel Ports GmbH** und **Glückstadt Port GmbH & Co. KG** an der Unterelbe und der **Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH** eine Kooperation zur besseren Verknüpfung der Leistungsangebote.

Damit werden bestehende Geschäftsfelder, wie z.B. der Transport von Windkraftanlagen, gemeinsam optimiert. Bei neuen Projekten, die auf der Elbe transportiert werden, erfolgt eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den beteiligten Häfen der Oberelbe (Dresden, Riesa, Torgau, Děčín, Lovosice, Dessau-Roßlau) und der Unterelbe (Elbehafen Brunsbüttel, Ölhafen Brunsbüttel, Hafen Ostermoor, Hafen Glückstadt).

Am 26. Juli 2011 erfolgte im **Alberthafen Dresden-Friedrichstadt** der Umschlag von 10 Rotorblättern Typ V90 mit einem Stückgewicht von je 10 Tonnen im Auftrag der Firma **Vestas Blades Deutschland GmbH**. Die Rotorblätter mit den Abmessungen 44,00 x 2,50 x 3,20 Meter wurden im Tandemumschlag in einen Schubleichter der **Imperial BARIS GmbH** gehoben.

Auf der Wasserstraße Elbe erfolgte der Transport von Dresden bis in den Elbehafen Brunsbüttel, wo die Rotorblätter am 03. August 2011 auf das Seeschiff „SISU CAPELLA“ verladen wurden und ihre weitere Reise nach Daimiel in Spanien antraten.

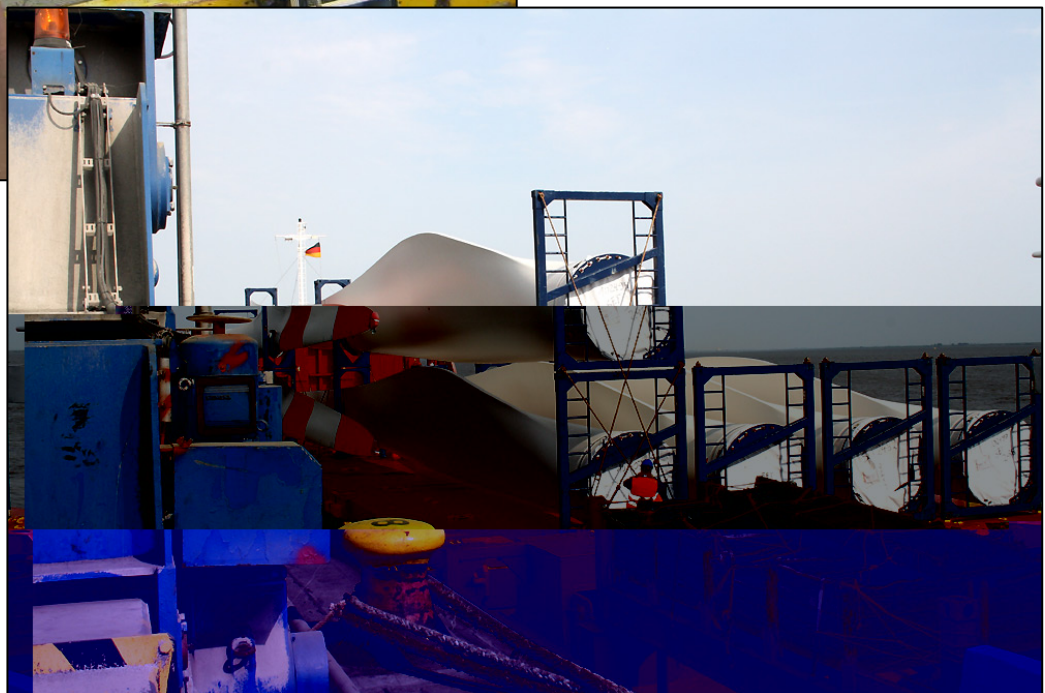
„Diese Kooperation ist ein gutes Beispiel für die Vernetzung von Binnen- und Seehäfen und damit für die **Stärkung der Binnenwasserstraßen als Hinterlandverkehrsweg**. Wir werden weiterhin mit Nachdruck diesen ökologisch und ökonomisch sinnvollen Transportweg im Hinterland der Seehäfen entwickeln“, so **Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH**. Besonders für Projektverladungen, wie Windkraftanlagen, eignet sich das Binnenschiff für den reibungslosen Transport aus dem Binnenland an die Küste.

„Durch die Kooperation rücken die Industrie- und Wirtschaftsräume Sachsen, Sachsen-Anhalt und Tschechische Republik näher an die Küste und profitieren von den Leistungen der Spezialterminals der Seehäfen“, freut sich **Kapitän Detlef Bütow, Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH.**

„Die Wirtschaft profitiert von der zunehmenden **Trimodalität in der Transportkette**, da sie den jeweils kostengünstigsten und sichersten Verkehrsträger wählen kann. Die Politik stellt fest, dass die bislang getätigten Investitionen in die elbanliegenden Häfen und die Wasserstraße Elbe fruchten und nicht zuletzt **Arbeitsplätze entlang der Elbe sichern und schaffen.** Die Umwelt gewinnt, da sie durch jede per Binnenschiff transportierte Ladung geschont wird“, unterstreicht **Peter Plewa, Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. und Geschäftsführer der HHLA Intermodal GmbH.** [BRUNSBÜTTEL/SBO/VFE]



Fotos: Glahr & Co. GmbH /  
Imperial BARIS GmbH



## SEKTION DER BINNENSCHIFFFAHRT:

### „Tschechische Reeder wollen weiterhin auf der Elbe transportieren“

In einem Pressebericht der **Sektion der Binnenschifffahrt des tschechischen Verkehrsverbandes** zum Niedergang der Binnenschifffahrt in der Tschechischen Republik heißt es:

„Dieser Bericht wird von der Sektion zur unerwünschten Veröffentlichung des Briefwechsels zwischen dem Verkehrsministerium und der Sektion bekanntgegeben. Dieser Briefwechsel beinhaltete unter anderem einen Entwurf der Reeder zur Verkündung eines Entschädigungsprogrammes für die Binnenschifffahrt und Beendigung der Aktivitäten der Branchensubjekte in der Tschechischen Republik.

Obwohl es sich nur um eine von mehreren Lösungsvarianten der langfristigen Pattsituation zwischen Staat und den Reedern handelte, wurde die Beendigung des Güterverkehrs auf dem Wasserweg in der Tschechischen Republik als einzige Variante dargestellt.

Die **negative Auswirkung dieses Berichtes über die Beendigung der Binnenschifffahrt** in der Tschechischen Republik wurde, vor allem in Deutschland, außerordentlich stark empfunden.

Die Reeder erklären hiermit:

**Das primäre Interesse der Reeder ist es, die Binnenschifffahrtstransporte auf der Elbe weiterhin zu betreiben!** In der Tschechischen Republik ist es aber weiterhin nicht möglich, den regulären Gütertransport auf der Elbe zu betreiben, regelmäßig Waren zu befördern und Arbeitskräfte zu beschäftigen. **Die Binnenschiffer befinden sich schon seit 18 Jahre in einer prekären Situation.** Sehr gern würden wir Straßenverkehrsunternehmer sehen, die ihre Wege (Straßen) an 175 Tagen im Jahr nicht nutzen können.

Die Betreiber der Binnenschifffahrt fordern deswegen die Regierung und das Verkehrsministerium zur **Beendigung der gezielten Diskriminierung eines ganzen Transportzweiges**, nämlich der Binnenschifffahrt, auf. In den vergangenen Jahren hat man viele Kilometer der Autobahnen ausgebaut, die Eisenbahnstrecken und Korridore modernisiert, mit Subventionen den Fuhrpark und die Züge erneuert. Dagegen **sank die Kapazität der Flotte um 80 %** und in die Infrastruktur der Binnenwasserstraßen wurde keine für die Verbesserung der Schifffahrt relevante Investition realisiert. Innerhalb der vergangenen 20 Jahre wurde kein Schiffsneubau der tschechischen Reeder beauftragt.

Die Vertreter der Binnenschifffahrt fordern die Regierung und das Verkehrsministerium unverzüglich auf, gezielt zu handeln, um die Binnenschifffahrt aufrechtzuerhalten und die Wasserstraßen in den erforderlichen Parametern auszubauen, welche der Staat im Jahre 1995 in der Gesetzgebung verankert hat. Es handelt sich dabei vor allem um den kritischen Abschnitt zwischen Střekov – Staatsgrenze CR/BRD.

Wenn die Regierung der Tschechischen Republik die Elbwasserstraße objektiv nicht ausbauen kann, sowohl aus finanziellen als auch aus anderen Gründen, fordert die Sektion der Binnenschifffahrt die Regierung der Tschechischen Republik auf:

- die **Verschwendung der Steuergelder für nutzlose Investitionen und „Schubladenprojekte“ unter der Position Binnenschifffahrt zu stoppen,**
- die **Bürger wahrheitsgetreu darüber zu informieren**, wer die Verantwortlichkeit für die Hunderte von Millionen trägt, die man bis jetzt nutzlos investiert hat und dass sie veröffentlicht, wer Schuld daran hat, dass man diese Projekte nicht realisiert,
- die EU wahrheitsgetreu zu informieren, dass die Tschechische Republik nicht fähig ist, Bedingungen für den Betrieb der Güterbinnenschifffahrt zu garantieren, denn die Europäische Kommission hat festgestellt, dass in der tschechischen

Binnenschifffahrt ein „deformiertes Milieu“ herrscht und worauf sie deswegen Subventionen genehmigte, welche die Regierung aber nicht auszahlen möchte,

- Industrie und Landwirtschaft wahrheitsgemäß darüber zu informieren, dass man Projektladungen und landwirtschaftliche Produkte sowie weitere binnenschifffahrtsaffine Komoditäten nicht transportieren kann. Gleichzeitig sollen die Bürger darüber informiert werden, dass der Verlust der Konkurrenzumgebung zum weiteren Preiswachstum führen wird.

Wenn die Regierung der Tschechischen Republik objektive Gründe dafür hat, warum sie ohne weiteren Verzug die Binnenschifffahrt nicht aufrechterhalten und den Wasserweg nicht ausbauen kann, verlangt die Sektion der Binnenschifffahrt im Verkehrsverband der Tschechischen Republik die **Verkündung eines Entschädigungs- und Restruktalisierungsprogrammes für die Betreiber der Binnenschifffahrt**. Ein solches Programm muss den Reedern und Häfen die Beendigung der Unternehmungsaktivitäten ermöglichen oder den Reedern die Möglichkeit eröffnen, ihre Flotte nach Westeuropa, wo die Binnenschifffahrt über entsprechende Bedingungen verfügt, zu verlegen.“ [RABA/RED]

Dipl.-Ing. Milan Raba

Vorsitzender

Sektion der Binnenschifffahrt im Verkehrsverband der Tschechischen Republik

18.08.2011

\*

\* \*

## **HOCHSOMMER-WIRTSCHAFTSTREFFEN:**

### **Exkursion zum Kieswerk Liebersee**

Regen Zuspruch fand die Einladung der **Hülskens Liebersee GmbH & Co. KG** und der **Otto Maurer Assekuranzmakler GmbH** zum hochsommerlichen 162. SHV-Wirtschaftstreffen am 23. August 2011 in das Kieswerk Liebersee, zu dem Herr **Steffen Müller, Geschäftsführer der Hülskens Liebersee GmbH & Co. KG**, und Herr **Uwe Leupold, Prokurist der Otto Maurer Assekuranzmakler GmbH**, einen umfassenden Überblick über das Leistungsspektrum beider Unternehmen gaben.

Das Kieswerk Liebersee, in unmittelbarer Nähe der Elbe gelegen, ist eine Idee der Wendezeit. Viele Unternehmen in der Landwirtschaft haben Anfang der 90er Jahre Anpassungsprozesse in vielerlei Richtungen durchführen müssen. Die Suche nach neuen Geschäftsfeldern und deren Verwirklichung waren eine Möglichkeit, sich den Veränderungen zu stellen. Was liegt dabei näher, als nicht nur zu schauen, was auf dem Boden oben wächst, sondern auch, welche Schätze in der Tiefe lagern. Bergbau kostet etwas und in der Regel sind die Beträge nicht unerheblich und müssen weit in die Zukunft investiert werden. Die **Firma Hülskens in Wesel am Niederrhein** zeigte das notwendige Engagement und so wurden aus Bauern Bergleute und es entstand **1991 ein erstes Kieswerk** unter Nutzung einer gebrauchten Anlage. Bereits 1993 nahm dann ein neues Kieswerk seine Arbeit auf, spezifiziert nach Lagerstättenbedingungen, Absatzbedarf und Produkthanforderungen.

Auf einer **Fläche von 206 ha** werden in Liebersee Sand und Kies bis in einer **Tiefe von 50 m** abgebaut. Bevor man aber an den Kiessand herankommt, muss der Abraum beseitigt werden. Dies geschieht mit Löffelbagger und Dumper bzw. der Teil, der zu Baustellen des Hochwasserschutzes geliefert werden kann, wird direkt auf LKW verladen. Die Kiessandgewinnung erfolgt im Nassschnitt mit Schwimmbaggern. Anschließend wird der

Rohkiessand über Bandanlagen transportiert und in der Aufbereitungsanlage findet dessen Klassierung und Waschung statt. Die Produktverladung erfolgt über Abzugshalden, dabei können aus den Einzelfraktionen die vom Kunden gewünschten Produktmischungen zusammengestellt werden. Soweit sinnvoll, sind alle Abläufe automatisiert bzw. laufen programmgesteuert ab. In den Prozessen Abraumgewinnung bis Produktverladung sind 14 Mitarbeiter beschäftigt. Die Anlagentechnik verfügt über eine **Kapazität von bis zu 2 Mio. t Jahresproduktion**. Der Transport zu den Kunden erfolgt über LKW, Teilmengen können auch über die Bahn abgesetzt werden. Für den LKW-Transport verfügt das Kieswerk über einen eigenen kleinen Fuhrpark von 5 Fahrzeugen mit 10 Mitarbeitern, darüber hinaus kommen in der Region beheimatete Speditionen zum Einsatz.



Fotos: Knoll



Aus der jetzigen Lagerstätte können noch **bis ca. 2025 Rohkiessande gewonnen werden**. Gegenwärtig bereitet Hülskens einen Anschlussstagebau in unmittelbarer Nähe vor. Für den jetzigen Tagebau ist in der Nachnutzung ein zweigeteiltes Konzept vorgesehen. Die elbnahen Flächen, bestehend aus Festland und Wasserflächen, sind in das angrenzende FFH-Gebiet zu integrieren und ihrem Charakter entsprechend zu gestalten. Das übrige Areal soll für eine Nutzung durch die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. [HÜLSKENS/RED]

\*  
\* \*

## PERSONENSCHIFFFAHRT:

### Mehrwertsteuersatz für Personenbeförderung auf Schiffen fortschreiben!

In einem Schreiben des SHV an die Sächsische Staatskanzlei heißt es:

**„Personenschifffahrt, besonders auf der Elbe, ist ein erheblicher Magnet für den Tourismus in Sachsen.**

Bevor in den nächsten Jahren eine Reform der Mehrwertsteuersätze insgesamt abgeschlossen werden sollte (Arbeitsaufnahme der sog. „Schäuble-Kommission“ ist z. Zt. noch nicht erfolgt), wäre für die Personenschifffahrt betreibenden Unternehmen zunächst die **Beibehaltung des bisher geltenden Mehrwertsteuersatzes von 7 % von erheblicher betriebswirtschaftlicher Bedeutung**, da andernfalls evtl. unumgängliche Preiserhöhungen für den Passagier sich negativ auf die Beförderungszahlen auswirken würden.

Insofern unterstützen wir auch die von unserem SHV-Mitgliedsunternehmen Sächsische Dampfschiffahrts-GmbH & Co. Conti Elbschiffahrts KG an Sie mit Schreiben vom 17.08.2011 diesbezüglich herangetragene Bitte um politische Unterstützung einer möglichen Bundesratsinitiative.“ [FH/RED]

\*

\* \*

## SHV-FACHEXKURSION 2011:

### Zukunftsgewisser Welthafen Rotterdam

Es war die **neunte Fachexkursion des SHV**, die 4 Tage im September in das Mündungsgebiet von Maas und Rhein an die holländische Nordseeküste zum größten Hafen Europas führte.

Während der 765 km langen Busfahrt galt es für die 48 Exkursionsteilnehmer vor der Einreise in das **Königreich der Niederlande** erst einmal das nahezu schon obligatorische Quiz mit den 13 Fragen zum Zielgebiet gut zu bestehen. Immerhin sollte man u.a. wissen „mit wie viel % Eisenerz und Kohle am dry bulk des Hafen Rotterdam“ beteiligt sind, was „Maasvlakte2“ ist oder wie der verstorbene Gatte von Königin Beatrix hieß. Wertvolle, von Teilnehmern gespendete Preise (sächsische Halbedelsteine, sächsischer Wein, praktische Großschirme, etc.) belohnten die Wissenden.

Und dann „Port of Rotterdam“! Herzlicher Empfang im 17. Stock des **World Port Center mit Blick über Nieuw Maas** und die stadtnahen Hafenanlagen durch die Repräsentanten des Hafens. Nachdem **Kapitän Detlef Bütow** die sächsische Hafengewirtschaft und die Bandbreite der im Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. vereinten Unternehmen den niederländischen Hafen-, Unternehmens- und Pressevertretern vorgestellt hatte, informierte **Frau Judith Vles-Katz (External Relations Officer)** ausführlich über das Heute und die nahe Zukunft ihres expandierenden Welthafens: „Der Hafen von Rotterdam zählt zu den größten Seehäfen der Welt und ist der **größte Hafen Europas**. Das Gebiet selbst erstreckt sich über eine Fläche von 10.000 Hektar und reicht **knapp 40 Kilometer von der Rotterdamer Innenstadt bis Hoek van Holland im Süden**. Im Hafen Rotterdam werden allein etwa sieben Prozent des niederländischen Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet. Er bietet etwa **320.000 Menschen Arbeit**.“



Fotos: Knoll



Auf der anschließenden Schifffahrt wurde anschaulich vermittelt, dass Rotterdam praktisch dabei ist, **kühne Visionen** zu verwirklichen: Bis 2030 soll der **Ausbau zu einem der wichtigsten Hafen- und Industriekomplexe Europas** erfolgen und **Rotterdam führende europäische Drehscheibe** für weltweite und innereuropäische Transportströme bestehender Güter wie Öl und –produkte, Container, Kohle, aber auch neue Güter wie LNG, Biomasse und CO<sub>2</sub> werden.

Der „ökologische Fußabdruck“ pro Tonnenkilometer soll im Vergleich zu den Konkurrenzhäfen der niedrigste im Jahr 2030 sein, so die Vision. Dabei steht auch hier das Hinterland im Vordergrund für den Seehafenumschlag. Bereits **heute werden über 30 % des Hinterlandverkehrs per Binnenschiff realisiert.**

Sowohl die Besichtigung des entstehenden **neuen Hafengebietes „Maasvlakte2“** als auch des Maeslant-Sperrwerkes samt Keringhuis, dem eindrucksvollen Besucherzentrum „Wasser in Südholland“, verdeutlichten eindrucksvoll, wie in den Niederlanden **wirklicher Umwelt- und Menschenschutz mit zukunftssträchtiger Stärkung der Wirtschaft** verbunden wird.

Mannigfaltige Gespräche der SHV-Exkursanten mit den holländischen Unternehmensvertretern sowohl während der fachgeführten Besichtigung als auch an den Abenden, z.B. im historisch-



seemännischen Ambiente des SHV-Wirtschaftstreffens, vermittelten eine Vielzahl von **Anregungen, herkömmliche Logistikstrukturen neu zu durchdenken.**



Foto: Seibt (SPA)

Ein **großes Dankeschön** der SHV-Exkursanten gebührte all jenen holländischen Unternehmensvertretern, die mit viel Mühe und Herzlichkeit diese hochinteressanten Besichtigungstage in Rotterdam gewährleistet haben. Stellvertretend seien besonders genannt die Herren Jan Barendregt und Tom Dekker (Port of Rotterdam) sowie Herr Arnold A. van Thull (Elbe Rijn Lloyd B.V.). [FH/RED]

\*  
\* \*

## **TSCHECHISCHE BINNENHÄFEN:**

### **Schergewichte im Hafen Lovosice**

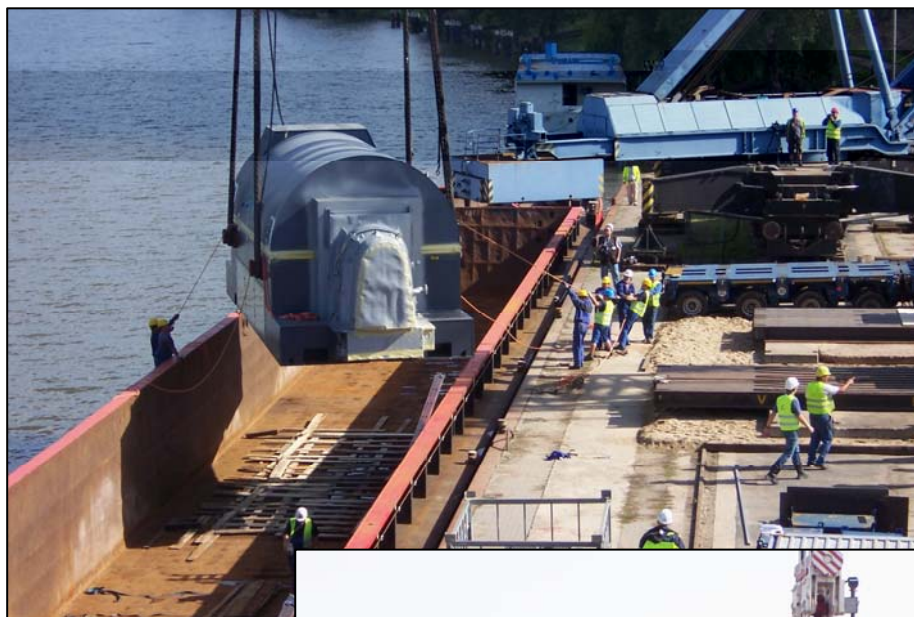
Der **tschechische Binnenhafen Lovosice** ist bekannt für den Umschlag von schwergewichtigen Anlagen und Projektladungen wie Generatoren, Turbinen und Maschinenteilen.

Vom 14. bis 16. September 2011 wurden gleich 5 Schwergewichte über die Kaikante des Hafens gehoben: Im Auftrag der **Spedition Voss International Ostrava s.r.o.**, der tschechischen Niederlassung der Spedition Voss International Dortmund GmbH, erfolgte der Umschlag von 2 Generatoren, 2 Gasturbinen und 1 Dampfkessel mit Stückgewichten bis 320 Tonnen.

Die 5 Anlagen wurden im Hafen Hamburg in 4 Schubleichter der **Deutschen Binnenreederei AG** geladen und auf der Elbe nach Lovosice transportiert. Hier wurden die 5 Anlagen mit einem Schwerlastkran der **Firma Hutní montáže a.s.** aus den Schubleichtern gehoben und auf

Schwerlastfahrzeuge verladen. Anschließend erfolgte der Weitertransport nach **Počerady**, wo die Anlagen für den **Ausbau des Kohlekraftwerkes der Firma ČEZ a.s.** eingesetzt werden.

<b>Bezeichnung</b>	<b>Abmessungen</b>	<b>Tonnage</b>
2 Generatoren	12,70 x 4,60 x 4,20 m	je 318 t
2 Gasturbinen	10,93 x 5,20 x 4,86 m	je 307 t
1 Dampfkessel	13,02 x 4,59 x 4,20 m	320 t



Fotos: CSP/SBO



\*  
\* \*

## FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:

- 03.10.2011** 164. SHV-Wirtschaftstreffen mit der **Fa. Knüppel Verpackung GmbH & Co. KG** in **Hustopece (CZ)**; Teilnahme am **Internationalen Workshop des Hafens Hamburg Marketing e.V.**, Repräsentanz Prag, zum Thema „Schwerlastverkehre und ihre Logistik“ im Rahmen der Transport- und Logistikmesse in Brno (CZ)
- 18.10.2011** Feierlicher **Rammschlag für den Bau der neuen Kaimauer im Hafen Riesa** der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH
- 08.11.2011** 166. SHV-Wirtschaftstreffen mit der **Freiberger Brauhaus GmbH** im „Clublokal Maschine“
- 06.12.2011** **Dämmerschoppen** „im Bauch der Waltraut“ und 167. SHV-Wirtschaftstreffen mit der **Weser Ingenieure GmbH** im „Clublokal Maschine“

\*  
\* \*

## **AUS DER SHV-BACKSKISTE:**

- \* *„Wer sich die Fähigkeit erhält, Schönes zu erkennen, wird nie alt werden.“ [Franz Kafka]*
- \* *„Selbst aus Steinen, die dir in den Weg gelegt werden, kannst du etwas Schönes bauen.“ [Erich Kästner]*
- \* *„Wenn man die Welt verändern will, muss man bei sich selbst anfangen.“ [Mahatma Ghandi]*
- \* *„Glück beginnt, wo man die Zeit vergisst.“ [unbekannt]*

\*  
\* \*

### Impressum:

DER OBERELBE-HAFENBRIEF des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. erscheint als Mitteilungsblatt quartalsweise kostenfrei.

Herausgeber: SHV, Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden;  
Vorsitzender: Kapitän Detlef Bütow  
Tel.: 0351/4982 – 200 (Frau Glaser/Frau Buder)  
Fax: 0351/4982 – 202  
[www.shv-oberelbe.de](http://www.shv-oberelbe.de)

Redaktion: Mandy Seeliger  
E-Mail: [mandy\\_seeliger@binnenhafen-sachsen.de](mailto:mandy_seeliger@binnenhafen-sachsen.de)

Nachdruck redaktioneller Beiträge (auch auszugsweise) nur mit Quellenangabe erwünscht.