



SOMMER-WIRTSCHAFTSTREFFEN:

SHV-Elbeschleppkahn „Waltraut“ wurde 100 Jahre alt

Zur Feier des **100. Geburtstages der „Waltraut“** fand am 12. Juli 2013 ein außerordentliches Wirtschaftstreffen des SHV statt, welches über 100 Entscheidungsträger aus hafenaffinen Unternehmen sowie der Politik vereinte. Am 13. Juli 2013 veranstaltete die SBO einen „**Tag der offenen Tür**“ im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt, zu dem die Besucher neben Informationsständen der Hafenfirmen auch Lokfahrten, Hafenrundfahrten, Hafenrundgänge, Drachenbootfahrten, Torwandschießen und Wurfleinenzielwurf erwarteten.

Der Initiative des SHV und **der jahrelangen großen Spendenbereitschaft** seiner Mitglieder sowie der **engagierten Arbeit von Bürgerarbeitern** des Sächsischen Umschulungs- und Fortbildungswerkes (SUFW) ist es zu verdanken, dass hier an der original erhaltenen Nordkaimauer von 1895 ein „**Historisches Terminal**“ geschaffen wurde, welches den Interessierten den einstigen Elbumschlag im Friedrichstädter „Eisenbahnverkehrshafen“ vermittelt.

Neben dem 755 t Schlepp- und Lagerkahn „Waltraut“, der zweifelsohne das Glanzstück dieses Terminals ist, sind hier zwei aus dem Schrott gerettete gedeckte Güterwaggons der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen mit Baujahren um 1910 sowie ein für die 1960er Jahre typischer 3,2 t Vollportalkran an der aus dem Einweihungsjahr des Hafens 1895 stammenden Granit-Kaimauer nebst originaler Wildpflasterung und Eisenbahngleisen zu besichtigen. Die im frischen Anstrich glänzende 100jährige „Waltraut“ hat als „**Groß Plauer Maßkahn**“ eine Länge von 64,8 m und eine Breite von 7,9 m. Mit maximalem Tiefgang von 1,90 m (Höhe Bord 2,15 m) konnte der Kahn 755 Tonnen Fracht auf dem Rücken der Elbe zwischen der Nordsee und Böhmen schleppen. Heute kann man in diesem 1913 in Havelberg vom Stapel der „**Schiffbauerei von Marks**“ gelaufenen Schiffsgefäß nicht nur die 11 Laderäume von innen anschauen, sondern sich auch in den Wohn- und Schlafkammern der einstigen Schiffseignerfamilien ein Bild von den schwierigen Arbeits- und Lebensbedingungen der Elbkahn-Partikuliere in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts machen. Die rekonstruierten Kohleherde, frisch bezogenen Betten, Stühle, Tisch und Sofa vermitteln wie auch Gerätschaften und das neben dem Niedergang befindliche „Plumpsklo“ ein Bild vom Leben der Schifferfamilie an Bord.

Der heutige Traditionskahn des SHV überstand auf der Elbe und ihren Häfen zwei Weltkriege bis auf einen Bombentreffer im April 1945 fast unversehrt. Auf dem schon 1946 wieder in Fahrt befindlichen Kahn wurden nach Erinnerung des einstigen Partikuliers im Vorschiff auch ein Schwein und Hühner zur Versorgung der Schifferfamilie gehalten. Seit Ende der 1950er Jahre dient die „Waltraut“ auch zunehmend in den Elbhäfen Magdeburg und Dresden-Friedrichstadt als begehrter Lagerkahn. So wurden in den 11 Laderäumen des Schiffes z.B. Getreide der „**DDR-Staatsreserve**“ und Fischmehl, aber auch Computergehäuse und Maschinenteile Dresdner Firmen zwischengelagert. Mit dem Zusammenbruch der DDR-Wirtschaft und der Einführung der D-Mark ist dieses Geschäftsfeld 1990 endgültig obsolet.

Nach Abmeldung der Gewerbeerlaubnis „Frachtschiffahrt“ durch den letzten privaten Partikulier und zunehmenden Verfall des Schiffes entschloss sich die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) als neuer Eigentümer und der 1998 gegründete SHV zur **aufwendigen Rekonstruktion** – und damit zur Rettung – dieses typischen Vertreters einstiger Elbkähne.

Nachdem das lecke und insgesamt völlig desolate Schiffsgefäß in den letzten 12 Jahren original rekonstruiert und saniert wurde – wofür die Mitgliedsunternehmen des SHV **über 100.000 € an Spendengeldern** aufbrachten – glänzt es zu seinem 100. Geburtstag in traditionellem Schwarz mit weißem Schanzkleid und roter Wulst. Komplett neu – original als Replik – wurden die Lukenabdeckungen sowie das für die Elbefahrt typische große Ruder am Heck gefertigt und montiert.

Die „Waltraut“ ist heute das einzige, weitestgehend im Originalzustand erhaltene Exemplar von Frachtkähnen dieser Größe, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zwischen Hamburg und Usti n. L. den Frachtverkehr auf der Elbe bewältigten. Auch in den nächsten Jahren wird die „Waltraut“ nicht nur die SHV-Mitglieder sowie Vertreter aus Fachverbänden und der Politik zum traditionellen Dezember-Dämmerstopp in ihrem Bauch vereinen, sondern vor allem als **Zeugnis einstiger Güterschiffahrt auf der Elbe** interessierte Besucher empfangen, die sich an Bord ein lebendiges Bild von den Arbeits- und Lebensbedingungen der Schifferfamilie von einst machen können. [HEINRICH/RED]



Fotos: SBO

*

* *

SCHWERGUTUMSCHLAG:

Großverladung im Hafen Dresden

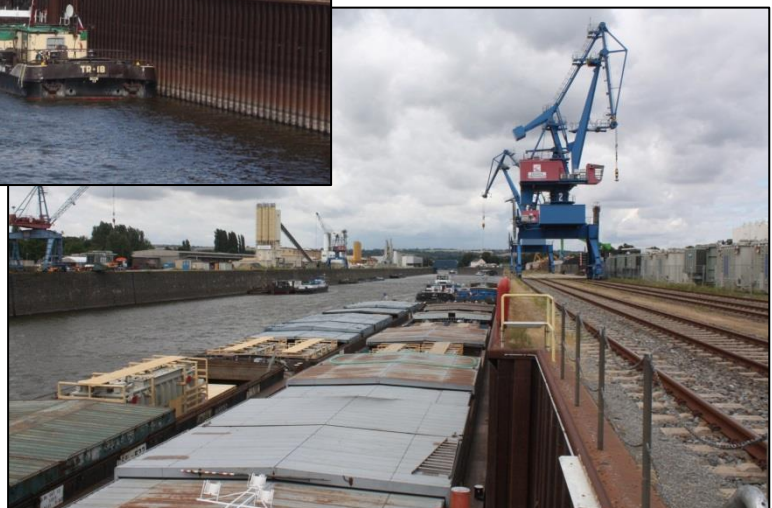
Im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt, der bekannt ist für den Umschlag von schwergewichtigen Anlagen und Projektladungen wie Turbinen, Transformatoren und Maschinenteilen, ging es vom 30.07. bis 01.08.2013 wieder heiß her: Insgesamt wurden **16 Transformatoren und 168 Zubehörkisten** mit einem Gesamtgewicht von 1.682,50 Tonnen und einem **Warenwert von mehr als 10 Millionen Euro** für die Firma Siemens AG Transformatoren-Betrieb Dresden umgeschlagen.

Der Umschlag im Alberthafen Dresden erfolgte mit hafeneigenen Kranen der **Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)** sowie mit Mobilkrantechnik. Anschließend wurden die Transformatoren und Zubehörkisten mit 3 Schubverbänden der **Imperial BARIS GmbH** in Zusammenarbeit mit dem tschechischen Binnenschiffsunternehmen Eurex auf der Elbe nach Hamburg transportiert. Mit dem Seeschiff gelangen die Anlagen schließlich nach Saudi-Arabien und in die Vereinigten Arabischen Emirate.

Die Großverladung zeigt erneut die gute Zusammenarbeit mit der Imperial BARIS GmbH, die seit Januar 2012 mit einem Büro im Alberthafen Dresden vertreten ist. „Es war eine präzise Planung und **enge Abstimmung zwischen allen Beteiligten** notwendig, um diese Menge innerhalb von 3 Tagen zu verladen“, erklärt SBO-Vertriebsleiter Frank Thiele. „Da ist es von Vorteil, dass Imperial BARIS direkt im Hafen Dresden sitzt“, so Thiele. Aufgrund des extremen Niedrigwasserstandes der Elbe war der Transport bereits in der Vorbereitungsphase mit einem **sehr hohen organisatorischen Aufwand** verbunden. „Wir setzen für diesen Transport 3 große Schubverbände bestehend aus jeweils einem Schubleichter Typ TC 1000 und einem Schubleichter Typ TC 500 ein. Bei normalem Wasserstand könnten die drei Verbände 5.400 Tonnen laden“, erklärt Annett Hütter, Vertriebsmanagerin der Imperial BARIS GmbH in Dresden. [SBO/RED]



Fotos: SBO



ELBE-FORUM IN DRESDEN:

„Elbe-Schifffahrt hat Zukunft – keine Frage!“

Nahezu in Sichtweite zum Elbkai des Dresdner Terrassenufers, an dem seit über 175 Jahren die Seitenradschiffe der Sächsischen Dampfschiffahrtsgesellschaft festmachen, fand am 3. September 2013 im großen Bischofsaal des Hauses der Kathedrale (der Dresdner sagt „katholische Hofkirche“) auf Einladung der **sächsischen CDU-Bundestagsabgeordneten Andreas Lämmel und Arnold Vaatz** ein sehr gut besuchtes Gesprächsforum zur Zukunft der Elbschifffahrt statt. Zur weiteren Gewährleistung des Flusses als Logistikroute, Wirtschaftsfaktor und Globalisierungsader referierten und diskutierten mit den zahlreichen, auch aus Sachsen-Anhalt und der Tschechischen Republik angereisten, Teilnehmern der **Parlamentarische Staatssekretär im BMVBS Enak Ferlemann, SBO- und CSP-Geschäftsführer Heiko Loroff** sowie der **Präsident der Kammerunion Elbe/Oder Jiri Aster**.

Mit Blick auf die in den nächsten 15 Jahren immens zunehmenden Warenströme per Seeschiff zwischen Asien, Amerika und Europa seien gerade auch die deutschen Seehäfen gefordert, den Modalsplit ihrer Hinterlandverbindungen zugunsten eines größeren Anteils der Binnenschifffahrt zu modifizieren. Besonders auch für den größten deutschen Seehafen Hamburg gelte es – so der PStS Ferlemann – einen **Binnenschiffsanteil von 5 %** gegenüber heute von 1,5 % zu erreichen. Damit könne die Binnenschifffahrt bei erwarteter **Steigerung des Umschlagvolumens im Seehafen auf 130 %** etwa 10.000 Container-Ganzzüge p.a. mit zu Autobahn- oder Eisenbahngleisbau vergleichbar geringen Investitionen ersetzen.

„**Die Elbschifffahrt hat Zukunft – das ist keine Frage!**“, so Ferlemann weiter, wenn es auch erst einmal darum gehe, den Zustand des Flusses vor der Hochwasserflut von 2002 wieder herzustellen. Danach gelte es „Abschnitt für Abschnitt die Elbe zu ertüchtigen“, damit dauerhaft die zu garantierende Fahrwassertiefe von 160 cm an 345 Tagen im Jahr verlässlich für Schifffahrt und Wirtschaft erreicht wird.

Die Ausführung im seit Mai 2013 vorliegenden „**Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder**“, wonach „ein Ausbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch künftig nicht stattfindet“, wäre damit also als „ein über die 160/345 hinausgehender Ausbau“ zu interpretieren.

Aus der Sicht der **Kammerunion Elbe/Oder** unterstrich Jiri Aster den seit 1815/1822 bestehenden Status der Elbe als internationale Wasserstraße, deren ganzjährig zuverlässig wirtschaftliche Befahrbarkeit besonders **für die weltmarktaffinen Unternehmen der Tschechischen Republik von lebensnotwendiger Bedeutung** ist; zumal ein Binnenland gegenüber seeanliegenden Staaten im Welthandel a priori mit einem Negativum von 2 % bis 5 % des BSP behaftet sei.

Für den binationalen Hafenverbund der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe Gruppe mit seinen sechs Häfen von Roßlau bis Lovosice (CZ) erklärte Heiko Loroff, dass diese in den letzten Jahren umfassend modernisierten Elbhäfen schon heute gut gerüstet sind, den prognostizierten höheren Güterumschlag zu bewerkstelligen: „Ohne einen einzigen Eurocent investiv in die Hand nehmen zu müssen, können wir schon heute die avisierte Steigerung um 30 % des von Hamburg per Elbschiff abgehenden bzw. zulaufenden Gütervolumens umschlagmäßig realisieren. Immerhin gehört der sächsische Hafen Riesa nach dem vorliegenden **Planco-Gutachten** zur „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ zu den 21 grundsätzlich für die Übernahme von Hub-Funktionen geeigneten Binnenhäfen in Deutschland, wo wir gegenwärtig 40.000 TEU p.a. im Seehafenhinterlandverkehr umschlagen und dabei sind, ein neues Containerterminal mit einer Kapazität von über 100.000 TEU zu errichten.“

Bei der Bewertung der Wichtigkeit der Binnenwasserstraßen für den europäischen Verkehr sollte nicht allein die transportierte Tonnage herangezogen werden, sondern vielmehr dem **besonders im Elbe-Einzugsgebiet sich vollziehenden Strukturwandel** der per Schiff zu

transportierenden Güter Rechnung getragen werden. So nimmt in den mitteldeutschen und tschechischen Elbhäfen der Anteil hochwertiger, schwerer und voluminöser Industriegüter – wie z.B. Generatoren, Transformatoren, Windkraftanlagen, Reaktoren und anderer Anlagen des Maschinen- und Anlagenbaus – zu, die nur über die Binnenwasserstraße den Weg zum Seeschiff nehmen können. Unisono wurde deshalb die Politik angemahnt, sich eindeutig und konsequent nicht nur zur Zukunft der Wasserstraße Elbe zu bekennen, sondern zielstrebig Sorge dafür zu tragen, dass die notwendigen realen Schritte zur Sicherung der avisierten Ertüchtigungsziele erfolgen. „Die Kunden der Häfen brauchen absolute Sicherheit, dass ihre für Asien oder Amerika bestimmten Industriegüter über eine zuverlässig befahrbare Wasserstraße Elbe/Labe pünktlich ihren Weg zum Seehafen nehmen können. Ist das nicht für die Zukunft garantiert, besteht die Gefahr der Abwanderung industrieller Arbeitsplätze“, so Loroff aus Erfahrung.

Für die **Sicherung einer wettbewerbsfähigen Schifffahrt auf der Elbe** von Hamburg bis Usti n. L. ist das Erreichen der seit langem avisierten Ziele für die Fahrrinntiefe von 160 cm an 345 Tagen im Jahr mehr als dringlich. Angesichts der in Deutschland zwischen Bund („Bundeswasserstraße“) und elbanliegenden Ländern unterschiedlichen Verantwortlichkeit (z.B. Hochwasserschutz) wertete Ferlemann es als großen Erfolg der Politik der letzten Jahre, dass es unter Einbeziehung von Umweltverbänden, Kirchen, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der Länder und des BMVBS gelungen ist, ein „Gesamtkonzept für den Flussraum der Binnenelbe zwischen dem Wehr Geesthacht und der Grenze zur Tschechischen Republik“ zu entwickeln. Dass nun an einem runden Tisch alle miteinander sprechen, sei von großer Bedeutung bei der Realisierung sowohl ökologischer, wasserwirtschaftlicher und verkehrlicher Ziele am gesamten Flusslauf. In der Diskussion machte Ferlemann allerdings auch deutlich, dass die Entscheidung zum weiteren Vorgehen an der Mittelelbe, so z.B. an der „Reststrecke“ bei Dömitz, ein „großes Problem“ darstellt. So sei nicht entschieden, ob Schleusenertüchtigung und –neubau am Elbe Seitenkanal (ESK) oder der Ertüchtigung der freifließenden Elbe zwischen Geesthacht und Magdeburg der Vorrang gegeben werden soll. Eine **Gewährleistung des dreilagigen Containerverkehrs mit Schubverbänden auf dem ESK** wird von den niedersächsischen Unternehmen priorisiert, während die oberhalb Magdeburg elbanliegenden deutschen und vor allem tschechischen Unternehmen die **durchgehende wirtschaftliche Befahrbarkeit der gesamten Elbe** dringlich benötigen. Letztlich müsste beiden Interessenlagen unter Einbeziehung ökologischer und wasserwirtschaftlicher (Hochwasserschutz) Zielsetzungen Rechnung getragen werden.

Zur Sicherung der Zukunft der Elbschifffahrt wurde angesichts eines sich in den nächsten 50 bis 100 Jahren vollziehenden Klimawandels mit zunehmenden Trockenperioden im Sommer in der Diskussion angeregt, durch ein seitlich des Flusses im Bereich Pirna anzulegendes Speicherbecken sowohl zusätzlichen Retentionsraum für Hochwasser als auch Zuschusswasser für Niedrigwasserperioden langfristig zu schaffen. Baureife Pläne für ein solches Vorhaben lagen dem Elbschifffahrtstag 1938 in Dresden dazu übrigens schon vor; gegenwärtig erscheinen sie in neuem Licht.

Die aus Dessau-Roßlau zum Forum im Dresdner Bischofsaal angereisten Vertreter des traditionsreichen **Roßlauer Schifferverein 1847 e.V.**, dessen noch heute aktiv tätige Mitglieder auch an der spektakulären Versenkung der Schuten zur Abdichtung des im Juni 2013 gebrochenen Dammes bei Fischbeck im Einsatz waren, überreichten dem BMVBS-Staatssekretär unter Beifall eine Proklamation. In ihr wird „von der Bundesregierung ein klarer Standpunkt zur Instandhaltung der Elbe für die Sicherung des Güterfrachtverkehrs“ gefordert. Im vom Vereinsvorstand Gunter Wolf unterzeichneten Papier heißt es weiter, dass nicht nur die Frachtschifffahrt sondern **auch die Personen- und Freizeitschifffahrt eine ganzjährige Fahrwassertiefe von 160 cm benötigen**. Angesichts des größer werdenden Anteils von Großaggregaten und sperrigen Stückgütern am Frachtaufkommen wird eindringlich darauf hingewiesen, dass deren Transport auf Straße und Schiene zunehmend nicht möglich ist und eben nur mittels Binnenschiff zum Seehafen erfolgen kann.

Von den Akteuren des durch die sächsischen CDU-Bundestagsabgeordneten Lämmel und Vaatz initiierten Forums konnte letztlich nach zwei Stunden intensiven Meinungsaustausches optimistisch als Fazit gezogen werden, dass die Elbschifffahrt eine Zukunft hat, wenn die im Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder **fixierten Ziele zeitnah und konsequent umgesetzt werden.** [HEINRICH/RED]

*
* *

SCHWERGUTUMSCHLAG TEIL II:

Ro/Ro-Verladung im Hafen Dresden

Am 12.08.2013 wurden 2 Transformatoren der Firma Siemens AG Transformatoren-Betrieb Dresden über die Ro/Ro-Anlage (Roll-on/Roll-off-Anlage) im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt verladen.

Die Spedition Heinrich Schwertransporte brachte die je 176 Tonnen schweren Transformatoren mit zwei Schwerlastfahrzeugen zur Ro/Ro-Anlage, die sich unmittelbar vor der Einfahrt zum Alberthafen Dresden befindet. Die LKWs rollten nacheinander in einen sogenannten Drive-In-Leichter der Ro-Ro-Service Berlin GmbH, wo die Transformatoren abgestellt wurden. Anschließend erfolgte der Binnenschiffstransport auf der Elbe, dem Mittellandkanal und dem Rhein nach Ludwigshafen zum dortigen BASF-Werk.

Die Ro/Ro-Anlage wurde 2007 von der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH errichtet und wird seit 2008 von der Sachsenland Transport & Logistik GmbH Dresden betrieben. Mit der Ro/Ro-Anlage können Schwerlasten und Projektladungen bis 450 Tonnen ohne den Einsatz von Krantechnik verladen werden, da der beladene LKW direkt auf das Binnenschiff hinauf- und wieder herunterfahren kann. [SBO/RED]



Fotos: SBO



SEPTEMBER-WIRTSCHAFTSTREFFEN:

Konecranes – Lifting Businesses

Am 17. September 2013 lud **Konecranes** zum 186. SHV-Wirtschaftstreffen in das SHV-Vereinslokal „Maschine“ ein, zu dem **Ralf Gowin** einen umfassenden Überblick über das Unternehmen gab.

Konecranes versorgt als **weltweit führender Hebezeughersteller** Unternehmen der Produktions- und Prozessindustrie, Werften und Häfen mit innovativen hebetechnischen Lösungen. Egal, mit welcher Kran- und Hebetechnik Sie höher hinaus wollen – Konecranes bietet dafür das Equipment und die darauf zugeschnittenen Dienstleistungen an. Doch Konecranes hebt nicht nur Lasten – mit Konecranes steigern Sie auch den Wert und die Effizienz Ihres Unternehmens: Lifting Businesses.

Konecranes ist die weltweit führende Gruppe dynamischer Hebezeugunternehmen. Seit über 80 Jahren hat sich Konecranes zum Ziel verschrieben, die Effizienz und Profitabilität von Unternehmen aus allen Branchen zu steigern, indem kontinuierlich Produkte und Dienstleistungen entwickelt und angeboten werden, auf die **jederzeit Verlass** ist.



Fotos: Konecranes

In 50 Ländern ist Konecranes in zahlreichen Branchen tätig, entwickelt und produziert Industriekrane, Prozesskrane, Hafentechnik, Portal- und Schwerlaststapler und stellt alle relevanten Dienstleistungen rund um die Hebetechnik zur Verfügung. Als Marktführer erarbeitet Konecranes Lösungen für alle erdenklichen Anforderungen der Industrie und konzipiert **wegweisende Standards** für die Sicherheit und Zuverlässigkeit von Hebezeugen.

Konecranes engagiert sich in 2 zentralen Geschäftsbereichen: **Service und Equipment**. Die enge Verknüpfung dieser Bereiche garantiert **wertvolle Synergieeffekte**. Der Geschäftsbereich Service bietet Service- und Wartungslösungen für Industriekrane aller Marken, für Hafenanlagen und Werkzeugmaschinen. Der Geschäftsbereich Equipment bietet vorab konzipierte Komponenten, Krane und Fördertechnik-Lösungen für verschiedene Kundensegmente. Diese schließen kleinere Workshops, verarbeitende Industrie, Atomindustrie, Schwerlastindustrie, Häfen, intermodale Terminals, Schiffswerften und Schüttgutterminals ein. [KONECRANES/RED]

NEUE MITGLIEDER DES SHV:

Willkommen an Bord!

„Hiermit stellen wir den Antrag auf Mitgliedschaft im Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V.

An der Förderung der Wasserstraßen und Häfen der Elbe, insbesondere in Sachsen sind wir sehr interessiert. Deshalb möchten wir die Mitgliedschaft bei dem Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. erwerben.

Wir beantragen, das satzungsgemäße Aufnahmeverfahren einzuleiten.“

Im 3. Quartal 2013 wurden auf dieser Grundlage als neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen:

* W. Winter Logistik GmbH
Herr Ulrich Zenker
Gartenstr. 11
08064 Zwickau

Tel.: 037607/8760
E-Mail: ulrich.zenker@wwinter.de

* Elbe Allianz e.V.
Herr Peter Plewa
Adolphsplatz 1
20457 Hamburg

Tel.: 040/36138382
E-Mail: elbeallianz@hk24.de

*
* *

FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:

15.11.2013 „1. Sächsischer Hafenball“ im DORMERO-Hotel Königshof zum **15jährigen Bestehen des SHV**

10.12.2013 **Dämmerchoppen** „im Bauch der Waltraut“ und 187. SHV-Wirtschaftstreffen
18.00 Uhr im Clublokal „Maschine“

*
* *

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * „Freundschaften sind wie Blumen, sie müssen gepflegt werden, damit sie blühen.“
[unbekannt]
- * „Die besten Dinge im Leben sind nicht die, die man für Geld bekommt.“
[Albert Einstein]
- * „Traue dich, die Küste aus den Augen zu verlieren. Dann wirst du neue Welten entdecken.“ [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

Redaktion: Mandy Hofmann
E-Mail: mandy_hofmann@binnenhafen-sachsen.de

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