

DER OBERELBE

H A F E N B R I E F

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 2/2002

VOLLVERSAMMLUNG DER IHK DRESDEN:

Gleichwertigkeit der Verkehrsinfrastruktur im Osten sichern !

Die Vollversammlung der IHK Dresden hat am 5. Juni 2002 in großer Einmütigkeit ein **Positionspapier zum Elbe-Ausbau** verabschiedet, in dem die Bundesregierung und die Landesregierung des Freistaates Sachsen aufgefordert werden, die auch gerade mit der EU-Osterweiterung zu erwartenden wachsenden Verkehrsströme unter stärkerer Einbeziehung der Bundeswasserstraße Elbe umwelt- und sozialverträglich zu bewältigen.

Im verabschiedeten Positionspapier heißt es:

„Mit Sorge verfolgen seit längerem die Unternehmen in Sachsen und auch in Sachsen-Anhalt die Diskussion über die Baumaßnahmen an der Elbe.

Bereits im Bundesverkehrswegeplan 1992 als geplante Maßnahme bestätigt, treten immer wieder Diskussionen durch Umweltverbände und Interessengemeinschaften in eine gegenläufige Richtung auf.

Der **Wirtschaftsstandort Sachsen braucht eine effiziente Verkehrsinfrastruktur**, um im internationalen und nationalen Standortwettbewerb mithalten und seine Aufgaben als Transitland erfüllen zu können.

Damit systembedingte Vorteile genutzt werden können, müssen unsere Unternehmen auch künftig selbst bestimmen können, welche Verkehrsträger sie wählen. Die Politik muss dafür die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen.

Der Osten Deutschlands wird mehr und mehr in das Hintertreffen kommen, wenn nicht **Gleichwertigkeit der Verkehrsinfrastruktur** gegenüber den westdeutschen Bundesländern erreicht wird. Dazu gehört auch eine **leistungsstarke Wasserstraße**.

CZ-Elbe-Staufstufen unverzichtbar

Der **Bau der beiden Stauwehre in der Tschechischen Republik** ist die einzige Möglichkeit, um die auf der deutschen Seite bis zum Jahr 2006 realisierte Fahrrinntiefe von 1,60 m auf der internationalen Wasserstraße Elbe auch in der Tschechischen Republik zu gewährleisten.

Dies wurde auch von deutschen Experten bestätigt.

Die sächsischen Binnenhäfen weisen einen hohen Bedarf nach Binnenschiffstransporten nach und die verladende Wirtschaft könnte durchaus mehr Transporte auf das Binnenschiff verlagern, wenn die geforderte Fahrrinntiefe vorliegen würde.

Die öffentlich dargelegte Meinung der sächsischen Ministerien gegen das tschechische Stauwehrprojekt stößt nicht nur auf Verärgerung der unmittelbar betroffenen Unternehmen, sondern auch auf Unverständnis im Bundesverkehrsministerium.

Im Hinblick auf die Integration Tschechiens in die Europäische Union muss aus Sicht der Wirtschaft ein ungehinderter Warenfluss gewährleistet sein. Die deutschen, tschechischen

und polnischen Kammern gründeten eine Kammerunion Elbe/Oder mit dem Ziel, die notwendige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Gebiet der Kammerunion zu unterstützen.

Fazit ist, dass die vollwertige Integration der Tschechischen Republik in der Europäischen Union nur dann gelingen kann, wenn auch eine leistungsfähige Infrastruktur in diesem gesamten Raum vorhanden ist. Es ist dringend erforderlich, die derzeit bestehenden Defizite schnell zu beseitigen und unsere Pflicht sollte es sein, auch das Nachbarland bei entsprechenden Baumaßnahmen zu unterstützen.

Im gesamtwirtschaftlichen Interesse ist eine Kompromisslösung für einen ökologisch verträglichen Ausbau der Elbe zu gewährleisten.

Bundes- wie Landespolitik sind gefordert

Von den Mitgliedern der Vollversammlung wird die Forderung der Wirtschaft nach einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur als wesentlichen Bestandteil eines starken Wirtschaftsstandortes getragen. **Investitionen in die Infrastruktur sichern die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen.**

Die Industrie- und Handelskammer Dresden fordert dazu die Bundesregierung und die Landesregierung auf, entsprechende Maßnahmen für eine umwelt- und sozialverträgliche Bewältigung der wachsenden Verkehrsmengen unter Einbeziehung der Bundeswasserstraße zu unterstützen.

Mit der geplanten EU-Osterweiterung und die damit zu erwartenden wachsenden Verkehrsströme sind leistungsfähige Verkehrssysteme und eine innovative Verkehrswirtschaft unverzichtbar.

Die Mitglieder der Kammerunion Elbe/Oder werden mit eigenen Aktionen die jeweiligen zuständigen Landesregierungen über das Positionspapier informieren und **die Forderungen der sächsischen Unternehmen unterstützen.** [IHK/RED]

* *
*

SHV-FORUM IM HAUS DER PRESSE:

CZ Elbestaustufen sichern im Einklang mit dem Umweltschutz ganzjährige Schiffbarkeit

Auf einer öffentlichen Podiumsdiskussion am 23. April 2002 im Haus der Presse in der Landeshauptstadt Dresden stellte das Tschechische Verkehrsministerium, auf Einladung des Sächsischen Hafens- und Verkehrsvereins e.V., den Planungsstand für den Bau von zwei Stauwehren in der Tschechischen Republik vor.

Immerhin füllten über 200 Teilnehmer den Saal im SZ-Haus an der Ostra Allee bis auf den allerletzten Platz.

Die Experten im Podium waren **Frau Konvickova** – Direktorin für Schifffahrt und Wasserwege im Tschechischen Verkehrsministerium, **Herr Baudirektor Ulrich Finke** – Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Dresden, **Herr Hans-Jörg Schmidt** – Politischer Korrespon-

dent der SZ in Prag, **Herr Prof. Dr. Fritz Heinrich** – Vorstandssprecher des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins, **Herr Prof. Dr. Michael Kinze** – Präsident des Sächsischen Landesamtes für Umwelt und Geologie und **Herr Detlef Bütow** – Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH.

Frau Konvickova erläuterte, dass der Bau der beiden Stauwehre in der Tschechischen Republik die einzige Möglichkeit ist, um die auf der deutschen Seite bis zum Jahr 2006 realisierte Fahrrinntiefe von 1,60 m auf der internationalen Wasserstraße Elbe auch in der Tschechischen Republik zu gewährleisten. Dies wurde auch von deutschen Experten bestätigt.

Auf Nachfrage stellte Frau Konvickova klar, dass die Kosten für den Bau ca. 6,5 Mrd. Kronen betragen werden und sich nicht, wie in der Öffentlichkeit oft falsch dargestellt, auf 9 Mrd. Kronen belaufen.

Interessant war es auch zu erfahren, dass **Planung und Bau** der beiden restlichen **zwei Niedrigstaustufen** (von über 20 bereits vorhandenen, die ganzjährige Vollschiffbarkeit mit 2,50 m Abladetiefe auf der tschechischen Elbe bis hinauf nach Chvaletice sichern!) einer **Forderung des Tschechischen Umweltministeriums** nachkommen, welches dem Bau der Autobahn Dresden-Prag nur unter der Prämisse zustimmte, dass der Schwerlastverkehr in bedeutendem Umfang auf die Binnenwasserstraße verlagert wird.

Die Möglichkeit zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene ist aufgrund der Auslastung des Schienennetzes nur eingeschränkt möglich. Als Beispiel für falsche Verkehrspolitik kann die rollende Landstraße zwischen Sachsen und der Tschechischen Republik angesehen werden, die nach Aussage eines Vertreters der Bahn AG derzeit nur zu 60 % ausgelastet ist. Damit belastet dieser mit öffentlichen Mitteln subventionierte Zug unnötig das Schienennetz mit Leerfahrten.

Archimedes ad acta ?

Auch der immer wieder – scheinbar als “neue Erkenntnis” – populistisch vorgetragene Forderung zur „Anpassung der Schiffe an den Fluss“ als vermeintlicher Alternative zum Wasserstraßenerhalt auch mittels Stauwehren, wurde eine naturwissenschaftlich begründete – und eigentlich jedem Gymnasiasten leicht nachvollziehbare – Absage erteilt.

Abgesehen davon, dass auf der Elbe seit über 165 Jahren flachgehende Dampfschiffe und seit über zwei Jahrzehnten auch eigens für die Oberelbe entwickelte flachgehende Schubschiffe im Einsatz sind, verdeutlichte **Baudirektor Finke**, dass es eben nicht möglich ist, die von Archimedes entdeckten Gesetze außer Kraft zu setzen. Auch flachgehende Schiffe benötigen Fahrwasser! Der Experte verdeutlichte, dass ein derzeit in der Diskussion stehendes Schiff, welches 700 t bei einer Tauschtiefe von 90 cm befördern soll, aufgrund seiner notwendigen geometrischen Abmessungen (besonders seiner Überlänge!) aufgrund der Stromverhältnisse (Krümmungsradien) und der darauf begründeten Vorschriften einfach nicht fahren dürfte.

Der Geschäftsführer der SBO, **Kapitän Bütow**, verdeutlichte an der Entwicklung der aktuellen Güterumschlagstatistik, dass eine hohe Nachfrage nach Binnenschifftransporten besteht. Im ersten Quartal 2002 hatte sich der Güterumschlag allein in den sächsischen Binnenhäfen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres mehr als verdoppelt. Herr Bütow kommentierte, dass diese Entwicklung trotz der Sperrung der Wasserstraße wegen Hochwasser an 31 Tagen im ersten Quartal stattgefunden hat. Es wurden mehr als 119.800 t Güter per Binnenschiff transportiert. Damit wurden über ca. 4.800 LKW-Fahrten (entspricht einer LKW-Gesamtlänge von 96 km) zuzüglich der zwangsläufigen Leerfahrten vermieden.

Erhalt einer wirtschaftlichen Binnenschifffahrt wirklich kontra Ökologie?

Herr **Prof. Kinze** erläuterte, dass in dem durch Wehre angestauten Bereich infolge weniger Sauerstoff Probleme hinsichtlich der Schadstoffbelastung im Wasser entstehen können, die auch Auswirkungen auf die Flora und Fauna haben könnten. Geeignete Ausgleichsmaßnahmen, die übrigens sehr umfassend im Staustufenprojekt vorgesehen sind, können diesen Negativa indes wirkungsvoll begegnen.

Die tschechischen Projektanten verdeutlichten in diesem Zusammenhang, dass derzeit umfangreiche Modellversuche zur Optimierung der Stauwehre laufen.

Untersuchungen der Bundesanstalt für Gewässerkunde haben gezeigt, dass mit den Niedrigstaustufen keine negativen Auswirkungen auf die Hochwassersituation in Sachsen zu erwarten sind; an Wasserstand und Fließgeschwindigkeit wird sich nichts ändern. Auch ist aufgrund umfangreicher Expertisen davon auszugehen, dass weder negative Auswirkungen auf die Wasserqualität noch die Artenvielfalt bei den Elbfischen in Sachsen und Sachsen-Anhalt eintreten werden. Vielmehr wird die geplante Vollendung der Elberegulierung in Tschechien dazu führen, dass auch deutsche Binnenschiffe bei ja in Sachsen unverändert bleibenden Pegelständen ihre Gütertransporte zwischen Torgau, Decin (Tetschen) und Usti n.L. (Aussig) mit dann ca. 20 cm tiefer abgeladenen Schiffsgefäßen wirtschaftlicher realisieren können.

Resümee nicht nur dieses SHV-Forums

Gewährleistung der **Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt und Erhalt**, ja sogar Bereicherung **der natürlichen Umwelt** im und am Lauf der Elbe schließen sich nicht nur nicht aus, sondern sind **zwei Seiten einer Medaille**. Nur im Ausgleich sachlich begründeter und an der Zukunft eines umweltverträglichen wie wirtschaftlich effektiven Gütertransportes orientierter Interessen kann und wird die Elbe als naturnaher Schifffahrtsweg ausgestaltet werden. Dabei darf nicht übersehen werden, dass auch die Kabinenschiffe, von denen aus erfreulicherweise immer mehr Touristen die Schönheiten der Elblandschaft von Hamburg über Magdeburg bis ins Böhmisches vom Fluss aus genießen wollen, sicheres Fahrwasser benötigen.

Eine Elbe ohne Berufsschifffahrt wäre ein lebloser Fluss und Ursache einer zunehmenden Belastung der natürlichen Umwelt. [HEINRICH/SHV]

* *
*

SHV AN BUNDESMINISTER BODEWIG:

Bereits über 2000 Unterschriften pro umweltfreundlichen Elbe-Ausbau

Die vom Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. initiierte und organisierte Unterschriftensammlung als **Willenskundgebung** vor allem **von Entscheidungsträgern der hafenaffinen und transportintensiven Wirtschaft** erweist sich schon wenige Wochen nach Beginn als eindeutiges Votum für den Erhalt des ökologisch günstigsten und für viele Güter wirtschaftlichsten Verkehrsweg Elbe!

Die SHV-Unterschriftenlisten mit dem Wortlaut

„Mit meiner Unterschrift unterstütze ich den zügig durchzusetzenden Ausbau der Elbe entsprechend den Parametern des Bundesverkehrsweegeplanes 1992 sowie den vorgesehenen

Bau von zwei Niedrigstauufen der Elbe in der Tschechischen Republik“ wurden bisher von **über 2000 Personen gezeichnet.**

Unter diesen Unterzeichnern finden sich z. B. auch die regionalen Entscheidungsträger europaweit agierender Firmen wie ESSO, ELG-Haniel, STRABAG, Muskator, Scholz-Gruppe (vorm. LMR), Pohl & Co., Kühne & Nagel, KIROV/Kranbau Eberswalde u.v.a.

Die Unterschriftenlisten „Pro-Elbe-Ausbau“ werden auf Bitten des Bundesministeriums für Verkehr durch den SHV-Vorstand sowie Vertreter der gewerblichen Wirtschaft am 28. Juni 2002 in der Bundeshauptstadt Berlin persönlich übergeben. [SHV/RED]

* *
*

GUTE SBO-BILANZ I./2002:

Der Umschlag wächst mit dem Wasser

Im ersten Quartal 2002 hat sich der Binnenschiffsumschlag in den sächsischen Häfen verdoppelt.

Er erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 114 % und stieg um 64.000 t auf insgesamt 119.800 t. Diese Steigerung wurde trotz der Sperrung der Elbe für die Schifffahrt an 31 Tagen auf Grund von Hochwasser erreicht.

Zu den transportierten Gütern zählten u.a. Flussspat aus Rotterdam, welches im vergangenen Jahr in Folge von Niedrigwasser der Elbe in Haldensleben bei Magdeburg vom Schiff auf LKW umgeladen und bis nach Dresden per LKW gefahren werden musste.

Eine große Entlastung für den Straßenverkehr stellt auch der Transport von Gütern per Binnenschiff nach und aus der Tschechischen Republik dar. Im ersten Quartal 2002 wurden mehr als 60.000 t per Binnenschiff transportiert.

Der größte Verloader für Forstprodukte auf der Oberelbe in Sachsen und Böhmen, die Heidegesellschaft Trittau, ließ durch ihren Leiter Logistik schon im vergangenen Jahr wissen: „Wir würden den Anteil des Binnenschiffes gern erhöhen. Es bietet uns die Möglichkeit, unsere Waren kostengünstig und umweltverträglich zu transportieren. Leider wird eine stabile Versorgung mit Schiffsraum durch die Fahrtverhältnisse auf der Elbe schwierig.“ Obwohl die Elbe im Jahr 2001 „relativ“ gute Bedingungen hatte, war eine volle Auslastung der Schiffe bei durchschnittlichen Abladetiefen von 1,40 – 1,60 m nicht immer möglich.[SBO/LANG]

* *
*

ALBERTHAFEN-HISTORISCHES TERMINAL:

Honorige Gäste am Nordkai von 1895

Der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V. (SHV) war sehr erfreut darüber, dass auf Initiative der Geschäftsführung des Sächsischen Umschulungs- und Fortbildungswerkes Dresden e.V. (SUFW) sich Damen und Herren des „**Mannheimer Kreises**“ über den Stand der Rettungs- und Rekonstruktionsarbeiten am Historischen Terminal des Alberthafens in Dresden-Friedrichstadt informierten.

Herzlich begrüßt von **Kapitän Detlef Bütow**, Geschäftsführer der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) und Vorstandsvorsitzender des SHV, besichtigten am 23. April 2002 Herr **Peter Zogelmann** (Hauptgeschäftsführer der HWK Dresden) mit Gattin, Herr **Rolf Steinbronn** (Vorsitzender des Vorstandes der AOK Sachsen) mit Gattin, Herr **Prof. Dr. Saeger** (TU Dresden/Uniklinikum), Frau **Anne Frank** und Herr **Olaf Tomscheit** (Tele-Marketing-Service GmbH) sowie Herr **Müller-Eberstein** (Vorstandssprecher der DVB) gemeinsam mit Frau **Doris Prüfer** (Geschäftsführerin SUFW), das „Historische Terminal am Alberthafen“.

Im Schiffsbauch der 89jährigen „Waltraut“ berichtete SHV-Vorstandssprecher Prof. Dr. Fritz Heinrich den trotz kühler Witterung sehr interessierten Gästen über die Arbeitsergebnisse der ABM-Kräfte des Sächsischen Umschulungs- und Fortbildungswerkes e.V. (SUFW), die Dank der Förderung durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit und der Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt Dresden sowie der teilweise großzügigen Spendenleistungen von Mitgliedern des SHV bei der Rekonstruktion der zwei historischen Güterwaggons der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn (Baujahr um 1910), des 1913 gebauten, für die Elbschiffahrt damaliger Zeit typischen 755 t-Schleppkahnes „Waltraut“ sowie des 3,2 t-Vollportalkranes aus den 1960er Jahren erreicht wurden. Besonders aufwändig ist die völlige Rekonstruktion des Schleppkahnes „Waltraut“ mit 11 Laderäumen sowie Vorder- und Hinterkajüte. Dieser typische Elbe-Schleppkahn mit dem großen (nun erneuerten) Ruder ist nahezu der letzte noch erhaltene Vertreter dieser Generation von Schiffsgefäßen.

Gegenwärtig entsteht komplett neu die Lukenabdeckung des Lastkahnes, um den Schiffskörper insgesamt bald wieder vollständig vor „Wasser von oben“ zu schützen. Es wurde deutlich, dass eine Fortführung der bisher vom SUFW realisierten ABM-Arbeiten bei zugesagter **weiterer materiell-technischer Unterstützung von SHV-Mitgliedsfirmen und** erwartetem Engagement historisch für deutsche Technikgeschichte **interessierter Sponsoren dringend notwendig ist**, den aufwändig erzielten Fortschrittsstand der Arbeiten zu erhalten und den geplanten Innenausbau der Kajüten (Arbeits- und Lebensbedingungen der Elbeschiffer einst !!) in Angriff nehmen zu können.

Es soll letztlich das Ziel erreicht werden, im **Jahr 2005** besonders für Dresdner Schulen und andere nichtkommerzielle Bildungseinrichtungen den **Schleppkahn „Waltraut“** mit einer **Exposition zur Elbeschiffahrt und zum Hafenumschlag in Sachsen** sowie die historischen Eisenbahnwaggons und den Vollportalkran am Original-Nordkai des Alberthafens von 1895 öffentlich zu präsentieren.[HEI/RED]

SHV-WIRTSCHAFTSTREFFEN:

Bei der ersten Dresdner Güterstraßenbahn des 3. Jahrtausend

Auf außerordentlich große Resonanz stieß bei den SHV-Mitgliedsfirmen die Einladung von SHV und **Dresdner Verkehrsbetriebe AG**, sich am 7. Mai 2002 sowohl im Leitstand des rechnergestützten Betriebsleitsystems der DVB als auch im Straßenbahnmuseum Trachtenberge ein Bild von der heutigen Leistungsfähigkeit dieses schienengebundenen Verkehrsträgers zu machen, der gerade auch in Bezug auf den Güterverkehr in Dresden auf eine lange Tradition zurückblickt.

Sowohl **Herr R. Zieschank** (Kaufmännischer Vorstand) als auch **Herr Müller-Eberstein** (Technischer Vorstand/Vorstandssprecher) informierten sehr anschaulich – unterstützt durch Video und Lichtbild – sowohl über das erreichte Leistungsniveau im ÖPNV (wobei die Problematik PKW-Vorrang ÖPNV offen diskutiert wurde) als auch über den innerstädtischen Güterverkehr mittels **CarGoTram Dresden** für die Volkswagen AG. In den Jahren 1997/1998 entstand die Vision vom Bau einer Gläsernen Volkswagen-Manufaktur am Straßburger Platz in Dresden. Mit der Idee des Gütertransports auf Straßenbahnschienen lieferte die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) AG das passende Logistikkonzept um den innerstädtischen Verkehr zu entlasten. Am 3. März 2000 haben die DVB AG und die Volkswagen Automobil-Manufaktur Dresden GmbH das gemeinsame Projekt CarGo Tram mit der Unterzeichnung eines Vertrages besiegelt.

Die zukunftsweisende Dresdner Güterstraßenbahn ist einzigartig in Deutschland; mit ihren ca. 59 m langen blauen Zügen, auf deren Fahrersessel die SHV-Mitglieder auch mal Platz nehmen konnten, ist sie heute fester Bestandteil des mobilen Stadtbildes.

Noch nach 1950 waren auf Dresdner Straßenbahnschienen die weißen Bahnen der Bienert-Mühlen unterwegs, die zwischen dem Alberthafen (Hafenmühle) und Plauen (Bienert'sche Hofmühle) Mehl und Getreide transportierten. [DVB/RED]

* *
*

NEUES SHV-MITGLIED AUS HAMBURG:

Willkommen an Bord !

Im II. Quartal 2002 wurde durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. folgendes neues Mitglied, das auch der OBERELBE-Hafenbrief sehr herzlich willkommen heißt, aufgenommen:

+ Buss Hansa Terminal GmbH
Herr Mathias Wulf
Am Travehafen, Schuppen 80/81
20457 Hamburg

Tel: 040-751933020
FAX: 040-751933100

E-Mail: mwulf@buss-group.de

* *
*

DIE NÄCHSTEN SHV-TERMINE

Darauf können Sie sich jetzt schon freuen

- 16.07.2002 Im SBO-Hafen Torgau Begegnung mit den aktiven Teilnehmern (Seglern)
17.15 Uhr der Flottillenfahrt Dresden-Hamburg
- 16.07.2002 SHV-Wirtschaftstreffen im Werk Liebersee der Fa. Hülskens Wasserbau
18.30 Uhr mit Politikern des Regierungsbezirkes Leipzig als wirtschaftspolitischer
Grillabend am Tagebau
Gastgeber: **Fa. Hülskens Wasserbau**
- 17.09.2002 SHV-Wirtschaftstreffen bei Cargo-Lifter in Briesen-Brand in der weltgrößten
18.00 Uhr freitragenden Werkhalle
Gastgeber: **Fa. LISSINA Kran- und Container-Verleih GmbH**
- 15.10.2002 SHV-Wirtschaftstreffen im SHV-Vereinslokal „Maschine“/Fischhaus
19.00 Uhr Alberthafen Dresden: Der port of Rotterdam stellt sich vor
Gastgeber: **Port – Rotterdam – Repräsentanz in CZ**

* *
* *

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * *Es gibt mehr Leute, die kapitulieren, als solche, die scheitern.* [H. Ford]
- * *Dass du nicht kannst wird dir vergeben, doch nimmermehr, dass du nicht willst.* [H. Ibsen]
- * *Der Langsamste, der sein Ziel nur nicht aus den Augen verliert, geht immer noch geschwinder als der, der ohne Ziel herumirrt.* [G. E. Lessing]
- * *Es gehört oft mehr Mut dazu, seine Meinung zu ändern, als ihr treu zu bleiben.* [F. Hebbel]

* *
* *

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](http://www.shv-oberelbe.de) - oberelbe. de

Redaktion: Prof. Dr. Fritz Heinrich
FAX-Hotline: 0351/4759747
E-Mail: prof.heinrich.sv@t-online.de