

**DER OBERELBE**

# **H A F E N B R I E F**

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 3/2002

---

**PEGEL DRESDEN 9,40 m:**

## **Die „Sächsische Sintflut“ wurde neu definiert**

Für den Alberthafen Dresden kam alles ganz anders, als seit 1845 durch eine Hochflut führende Elbe für möglich gehalten: Die erste Schlammflutwelle brachte nämlich die **Weißeritz** und überspülte damit völlig unerwartet von der Friedrichstädter Landseite her die Hafenanlagen samt Verwaltungsgebäude, Fischhaus und Lagerhäuser.

Die Wachkräfte des Sicherheitsdienstes am Hafeneingang konnten sich in Sicherheit bringen, bevor die Wasserwelle das Pfortnerhaus und das gesamte Hafengelände überschwemmte und sämtliche Keller überflutete.

Da beim Bau des Hafens 1891-1895 die 12 m hohen Kaimauern so ausgeführt wurden, dass sie orientiert an 8,77 m Dresdner Pegel der „Sächsischen Sintflut“ von 1845 noch 30 cm aus dem Elbewasser ragen, galt dieser wichtige Dresdner Umschlagplatz bisher als hochwassersicher. Nun ergoss sich am 13. August 2002 die braune Schlammflut der Weißeritz ähnlich donnernd wie afrikanische Wasserfälle via Kaikante in das noch wesentlich tiefer liegende Elbe-Hochwasser (Pegel Dresden 6,80 m) im Hafenbecken!

Die Mitarbeiter der SBO versuchten mit aufgeschütteten Erdmassen Teile des Hafengebietes zu schützen, konnten aber gegen die große Wasserkraft nicht viel ausrichten. Um größere Schäden zu verhindern, wurde jedoch noch rechtzeitig mobiles Gerät in Sicherheit gebracht. Nicht verhindert werden konnte die Überflutung der Transformatorstation. Da die Stromversorgung parallel mit dem Krankenhaus Friedrichstadt besteht und bis zum letzten Moment aufrecht erhalten wurde, kam es durch die Verbindung von anliegendem Strom und Wasser zum Totalausfall.

Bereits am 14. August (Mittwoch) hatte sich die Lage im Hafen Dresden soweit entspannt, dass große Gebiete dieses wichtigen Umschlagplatzes wieder trocken waren und bis Donnerstagmittag schon teilweise mit Aufräumarbeiten begonnen wurde. Es war jedoch schwierig den Hafen von der Straße zu erreichen, da der gesamte Stadtteil Friedrichstadt überflutet war. Doch bei strahlendem Sonnenschein und blauem Himmel sowie der Überschrift „Elbe-Pegel erreicht wahrscheinlich heute Rekordstand“ auf der ersten Seite der Sächsischen Zeitung braute sich an Moldau und der Oberelbe in Böhmen eine neue Hochwasserkatastrophe geschichtlicher Dimension für Sachsen zusammen.

Die weiter anschwellenden Wassermassen kamen nun wieder zuerst von der Magdeburger Straße. Im letzten Tageslicht des 15. August erreichte der **Elbepiegel** an der Augustusbrücke die 8,40 m-Marke, im Alberthafen wurde die nach HQ 250 gebaute neue Nordkaimauer (Stahlspondwand) bereits überflutet. Beim **Hochflut-Scheitel von 9,40 m (!!)** am **Sonnabend früh 8.00 Uhr (17.08.2002)** wurde schließlich das gesamte Hafengebiet bis zu über 1 m überflutet.

Während dieser ganzen Sintflut-Woche wurde der Alberthafen 24 h bewacht. **Kapitän Detlef Bütow und Mannen der Geschäftsleitung** der SBO nächtigten auf Luftmatratzen im Verwaltungsgebäude, um vor Ort reagieren und Sofortmaßnahmen einleiten zu können. Von hier aus wurden alle Entwicklungen des Hochwassers mit praktischen Empfehlungen zur Schadensminderung an die übrigen Elbhäfen weiter gegeben.

Da sich die Elbfluten nicht alsbald aus der Dresdner Altstadt und Friedrichstadt zurückzogen, der Hafen allseitig überflutet blieb, machten sich die Männer auf der Kommandobrücke langsam Gedanken um ihre Versorgung mit Trinkwasser und Essbarem. Spontane Hilfe nahte am Sonntag durch einen Mitarbeiter der SBO, der am Postplatz-Ufer der Elbe sein Schlauchboot aufpumpte, mit dem Nötigsten versah und abenteuerlich kühn via Wasserstraßen Ostra Allee und Magdeburger Straße an Zwinger und Yenidze das ca. 70 cm hoch umspülte historische Gebäude der SBO-Geschäftsleitung erreichte. Nach erfolgtem „Güterumschlag“ zeigte sich bei der Abfahrt des Bootes jedoch die Gefährlichkeit unkalkulierbarer Strömung, sodass per wadfähigem Frontlader die Rettung des zum Nordkai abgetriebenen Helfers von der aus dem Hochwasser trocken herausragenden Rampe des Papier-Terminals erfolgen musste und glücklicherweise auch konnte.

Oft erst Tage nach Rückgang des Wassers wurden die **immensen Schäden** sowohl bei den hafenansässigen Unternehmen als auch an den Hafenanlagen und –einrichtungen sichtbar. Im Alberthafen waren vor allem überflutete Keller, ein verschlammtes Hafenbecken, durch Schlamm verschmutzte Infrastruktur, Schäden an Gebäuden und Gleisanlagen vorzufinden.

Die **Häfen Riesa und Torgau** erreichte die Flutwelle erst später. Aus der Erfahrung im Hafen Dresden wurden in den anderen Elbehäfen wie Riesa, Torgau und Aken vorsorglich Fahrwerksmotoren der Kräne abmontiert und mobiles Gerät in Sicherheit gebracht. Zum Schutz der Getreidelagerhalle im Hafen Riesa wurde ein Wall aus Sandsäcken errichtet, bevor der Kai 1,60 m überflutete. Zur Sicherung des Hafens Torgau und der damit verbundenen Verhinderung des Eindringens von Wasser in das Stadtgebiet wurden gewaltige Barrieren von Sandsäcken von über hundert hilfsbereiten Menschen errichtet.

Wie im Alberthafen wurden auch in den Häfen Riesa und Torgau vor allem Schäden an den Gleis- und E-Anlagen festgestellt. Durch die Elbe und die Döllnitzmündung im Hafen Riesa entstand eine Verschlammung des Hafenbeckens. Zu allem Unglück stürzten Tage nach dem relativ schnellen Rückgang des Elbepegels in Riesa auch noch große Abschnitte des linkselbischen Kais vom Kutzschenstein bis zu den Anlagen bei den Muskatorwerken ein, die sich im Eigentum der SBO befinden. Nachdrückendes starkes Grundwasser bei durch die Hochflut unterspülten Fundamenten aus den 1880er und 1950er Jahren gilt dabei als Hauptursache. Der Gesamtschaden in den sächsischen Häfen wird auf über 1.200.000 € geschätzt.

Außerordentlich erfreulich bei dieser durch Naturgewalten ausgelösten Katastrophe war und ist die **gigantische, spontane Hilfsbereitschaft der Menschen aus ganz Deutschland** und aus allen Berufs- und Altersgruppen, besonders auch der Jugendlichen, die mit ihrer Arbeitskraft, mit Sach- und Geldspenden sowie mit Gerätschaft ihrer verschont gebliebenen Unternehmen tatkräftige Wiederaufbauarbeit leisteten und leisten!

Soforthilfeangebote erhielten auch die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe spontan aus der gesamtdeutschen Binnenhafenfamilie. So halfen z.B. von Anfang an von der BEHALA Berlin zwei Männer, die nebst Straßenreinigungsfahrzeug und Werkstattwagen via A 13 mit 50 km/h den Dresdner Hafen erreicht hatten, viele Tage bei den Aufräum- und Wiederinstandsetzungsarbeiten, damit auch die Hafenanliegerfirmen baldmöglichst wieder ihren normalen Geschäften nachgehen konnten. **Bereits am 1. September 2002 funktionierte die Infrastruktur des Alberthafens Dresden** wieder soweit, das die SBO ihren Geschäftsbetrieb nach dieser „Sächsischen Sintflut“ wieder fortsetzen konnte.

**Den engagierten Frauen und Männern, die über 2 Wochen unentwegt in Schlamm und Wasser tatkräftig zur Wiederherstellung des Betriebes beigetragen haben gilt auch der ganz herzliche Dank des Vorstandes des SHV und des OBERELBE-Hafenbriefes.**  
[HEINRICH/LANG]

\* \*  
\*

## STATISTIK:

### Die Elbe-Scheitel der „Sächsischen Sintflut“ 2002

* Usti n.L. (Aussig)	16. August um 17.00 Uhr	Pegelstand: <b>11,85 m</b>
* Schöna	17. August um 01.00 Uhr	Pegelstand: <b>12,02 m</b>
* Dresden	17. August um 08.00 Uhr	Pegelstand: <b>09,40 m</b>
* Riesa	17. August um 13.00 Uhr	Pegelstand: <b>09,46 m</b>
* Torgau	18. August um 04.00 Uhr	Pegelstand: <b>09,45 m</b>
* Wittenberg	18. August um 00.00 Uhr	Pegelstand: <b>06,97 m</b>
* Dessau	19. August um 06.00 Uhr	Pegelstand: <b>07,14 m</b>
* Magdeburg	20. August um 00.00 Uhr	Pegelstand: <b>06,71 m</b>
* Wittenberge	20. August um 22.00 Uhr	Pegelstand: <b>07,34 m</b>
* Schnackenburg	21. August um 05.30 Uhr	Pegelstand: <b>07,51 m</b>

[RED]

\* \*  
\*

## SHV-„MASCHINE“ UND „WALTRAUT“:

### Nach der Wasserflut die Flut des Helfens

Die massive Eingangstür zum SHV-Klublokal „Maschine“ samt davor heruntergelassener Jalousie ist wie auch die Bullaugen-Fenster von den schlammigen Wassermassen zerstört; bis zur Decke steht die braune Brühe im Inneren und lässt Mobilar, Schiffstheke wie auch Zapf- und Kühleinrichtungen untergehen. Nebenan im Kellergeschoss sind die Vorräte des Fischhauses Alberthafen nebst gesamter Technik von der Kühlzelle bis zur Toilettenanlage völlig hin! Ein trostloses Bild bietet sich am 15. August nach dem Vernichtungswerk der Weißeritzflut den Betrachtern.

Diese bleiben jedoch nicht untätig: Das Wasser muss raus; Notstromaggregat herbeischaffen, Pumpen Marsch! Bald können Sitzmöbel aus der "Maschine" geborgen werden und in der Sonne trocknen. Trotzdem: nahezu **Totalschaden!** Doch das Schlimmste scheint vorüber. Falsch! Nunmehr steigt der **Elbpegel** besorgniserregend und **lässt** schließlich die Keller der Gebäude im Alberthafen **erneut total versinken**. Eine Woche danach bieten schlammbedeckte Böden, Wände und Decken, zerbrochene Fenster und Türen sowie die unbrauchbar zerstörte Inneneinrichtung ein Bild der Verwüstung. (Auch die SHV-Mitglieder und Freunde konnten sich zum Wiederaufbau-Treff am 12.09.2002 von der Größe der zu lösenden Aufgaben selbst überzeugen).

Im Prinzip besser dran sind bei Hochwasserfluten Schiffe, sofern sie natürlich schwimmfähig sind!

Unser historischer 755 t **Schleppkahn „Waltraut“** erwies sich erfreulicherweise auch bei Elbpegel 9,40 m als „seetüchtig“; der neue Stahl-Schiffsboden war also durch die ABM-Kräfte des SUFW dicht geschweißt worden! Der tagelange Dauerregen hatte allerdings zur Flutung des Schiffes und die Dynamik des Hochwassers zum Abtreiben vom Kai sowie zur Zerstörung der Zugangsbrücke geführt. Unterstützt (wie immer!) von den SBO-Mitarbeitern gelang es den nun in versetzten Schichten arbeitenden ABM-Kräften mittels Muskelkraft und Seilzügen („Ruck Zuck“) bei zurückgehendem Wasser den Kahn wieder an seinen vorgesehenen Liegeplatz zu bugsieren, ihn leer zu pumpen, den Zugang von Land zu erneuern und zügig dringend notwendig gewordene Konservierungsarbeiten durchzuführen. Nicht zuletzt dafür waren und sind – wie auch für die Wiederherstellung des Innenlebens unseres Vereinslokals „Maschine“ – kurzfristig zusätzliche Eigenmittel des SHV zur Materialbeschaffung notwendig.

#### **Spontane Spender helfen großzügig**

Vom SHV-Vorstand in einer ersten Telefon-Aktion daraufhin angesprochen, leisteten in Form von Geldspenden zwischen jeweils 500,- € und 2.000,- € folgende Mitgliedsunternehmen spontan wirkungsvolle Hilfe:

- \* **Fa. Hülskens GmbH & Co. KG**, Wesel
- \* **Deutsche Werk- und Sicherheits-Dienste GmbH**, Remscheid
- \* **STRABAG AG**, NL Dresden
- \* **Hafen Hamburg Marketing e.V.**
- \* **Eisenlegierungen Handelsgesellschaft mbH**, Duisburg
- \* **KIROW Leipzig Kranbau Eberswalde AG**
- \* **DOMUS Bauleitungs GmbH**, Berlin
- \* **SCHOLZ Recycling GmbH**, Dresden

**Ihnen allen sagt der Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins sowie der OBERELBE-Hafenbrief ein ganz herzliches „Dankeschön“ !**

Angesichts von ca. 50.000,- € „Maschinenschaden“ durch die Hochwasserwellen im Klublokal hoffen wir, dass noch weitere Mitgliedsfirmen sowie Freunde des SHV zu Spenden bereit sein werden. In Nr. 4/2002 wollen wir darüber berichten. [HEI/RED]

\* \*  
\*

## **SHV-VORSTAND AM 19.08.02 AN DIE MEDIEN:**

### **Konsequenter Elbe-Ausbau ist dringend nötig**

Nachdem das **Hochwasser der gegenwärtigen wahrhaft „Sächsischen Sintflut“** zurück geht, wird das verheerende Ausmaß der entstandenen Schäden an der Infrastruktur, bei den Unternehmen und bei den zehntausenden direkt und existenziell betroffenen Familien sichtbar.

Die gravierenden Uferabbrüche an der Mulde und damit verbundene Landüberspülungen, die Verheerungen unvorstellbaren Ausmaßes in den Tälern von Müglitz und Weißeritz machen auf schreckliche Weise deutlich, dass letztlich nicht unregulierte, naturbelassene freifließende und kaum ausgebaute Flussläufe das oberste Ziel menschlichen Tuns sein können, sondern dass vielmehr ein Zuwenig an Flussausbau und Regulierung des Wasserabflusses zu solchen schrecklichen Folgen für das Leben von Menschen und Tieren sowie materiellen Besitzstand führen.

Nach dem bis vor wenigen Tagen als „größte Flutkatastrophe der Elbe“ ausgewiesenem **Hochwasser von 1845** mit einem **Pegelhöchststand von 8,77 m** in Dresden/Augustusbrücke war sich die Politik in den feudalen Kleinstaaten am Flusslauf von Schöna in Sachsen bis Hamburg an der Nordsee umgehend einig, dass nunmehr der seit 1821 mit der Elbschifffahrtsakte ins Auge gefasste Ausbau des Flussbettes der Elbe mit Parallelwerken in Sachsen und Bühnenbauwerken im preußischen Elbabschnitt, der Schaffung von Flutrinnen und der Beseitigung von den Wasserfluss hemmenden Inseln und Hegern schleunigst zu vollziehen ist.

So geschah es denn auch, und der **Elbstrom ist seit Ende der 1880er Jahre reguliert**. Dieser Flussausbau bewahrte uns an der Oberelbe in Sachsen beim in diesen Tagen zu verzeichnenden Pegelhoch von 9,40 m in Dresden/Augustusbrücke letztlich vor noch gravierenderen Schäden, machte aber auch deutlich, dass der Flussregulierung – auch künftig mit Seitenspeichern am Elbe-Oberlauf, mit Schotterschüttungen, partiellen Flussbettvertiefungen und erhöhten sowie verstärkten Eindeichungen – wesentlich mehr praktische Aufmerksamkeit umgehend geschenkt werden muss.

Wenn gerade in diesen für zehntausende Menschen tragischen Tagen der Elbehochflut sogenannte Umweltschützer und einzelne Politiker medienwirksam mit sachlich völlig falschen Behauptungen und Vermutungen aus deren Elend Kapital zur völligen Verhinderung des Elbe-Ausbaues schlagen, ist dies pervers und menschenverachtend. Der Mensch ist Teil der natürlichen Umwelt; er muss sie schonend nutzen sich aber auch vor ihrer in Mitteleuropa offenbar z. Zt. zunehmenden Willkür, die seine Existenz temporär und räumlich begrenzt zunehmend gefährdet, auf Grundlage erkannter Naturgesetze wirksamer schützen.

Die Politiker der deutschen Feudalstaaten zogen nach 1845 für die danach erkannte Gefahrengroße „Elbeflut“ die richtigen praktischen Konsequenzen. Der damals realisierte Elbaus-  
bau schützte uns bisher weitestgehend. **Nun ist ein deutliches Mehr an Regulierung und Ausbau notwendig.**

Aus dieser für die Menschen am Fluss existenzsichernden Sicht erscheint die damit erreichbare Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse eigentlich als Nebensache.

[BÜTOW/HEINRICH]

## **EXPERTENBRIEF AUS HAMBURG:**

### **„Elbe-Staustufen vorurteilslos betrachten“**

Der als **Schifffahrts-Experte** mit über 20 Sachbüchern ausgewiesene, u.a. als Berater der Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern in Sachen ökologisch sinnvoller Transportverlagerung über 10 Jahre tätige Hamburger Urania Vorstandsvorsitzende **Hans-Georg Prager** übermittelte dem OBERELBE Hafenbrief auf Anfrage: „Was halten Sie von den auch vom SHV immer wieder angemahnten Ausbaumaßnahmen der Elbe ?“, u.a. folgende Gedanken:

„Pauschal mit einem Entweder-Oder ist diese Frage nicht zu beantworten. Es sind sicherlich starke Differenzierungen notwendig. Die Aussagen des Elbe-Saale-Forums führen wohl zu der **richtigen Kernaussage, dass die Elbe „moderat und ökologisch“ ausgebaut werden sollte**. Das ist durch die aufgezeigten Strombaumaßnahmen hinsichtlich der Containerfahrt durch einfache Wasserbaumaßnahmen ein bedeutender Fortschritt, an 345 Tagen des Jahres auf mindestens 1,60 Meter Abladetiefe zu kommen und damit im Hamburger Hafen bis zum Jahre 2010 200.000 TEU-Container umzuschlagen, die über den Strom herangebracht oder abgeführt werden.

Dennoch ist dieses Volumen im Vergleich zum Gesamtwachstum des Container-Verkehrs nur ein Tropfen auf dem heißen Stein, zumal ja nun auch der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals für Europa-Schiffe unumgänglich wird.

**Man wird mit herkömmlichen Wasserbaumaßnahmen allein nicht weiterkommen.**

Die Situation im **Magdeburger Raum** erzwingt eindeutig die **Schaffung einer Staustufe**. Auch bleibt es bei vorurteilsloser Betrachtung aller Gegebenheiten ein Doktorfrage, ob es oberhalb Barby nicht doch noch eine zweite geben muss.

Sicherlich sind wir gleichermaßen der Ansicht, dass das pausenlose Einprügeln der Ökologen auf den umweltfreundlichsten aller Verkehrsträger im Grunde ein Aberwitz ist. Wir werden jedoch mit diesem dauernden Widerstand rechnen müssen. Allerdings ist eine offensivere Gangart anzuraten, welche die Öffentlichkeit sachlich richtig informiert und die sich im Land Brandenburg z.B. durchaus bewährt hat.“[PRAGER/RED]

\* \*  
\*

## **EMPFANG VON SHV-VERTRETERN IM BUNDESVERKEHRSMINISTERIUM:**

### **2014 Unterschriften pro Erhalt Wasserstraße Elbe**

Am 28. Juni 2002 empfing im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Frau **Staatssekretärin Angelika Mertens** Vertreter des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins (SHV) zur Entgegennahme von 2014 Unterschriften, die als Willenserklärung der Wirtschaft an den Bundesminister für Verkehr, Kurt Bodewig, für den Erhalt der Elbe als Wasserstraße durch abstrichlose Realisierung der vorgesehenen Baumaßnahmen übergeben wurde.

**Kapitän Detlef Bütow** und **Prof. Dr. Fritz Heinrich** wiesen unisono darauf hin, dass immer mehr in Sachsen und Sachsen-Anhalt angesiedelte Unternehmen für den Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit eine leistungsfähige Wasserstraße Elbe neben Landstraße und Schiene benötigen. Sie verfolgen daher seit längerem mit großer Sorge die von Aktivisten der Umweltverbände populistische Stimmungsmache kontra den ökologisch wie wirtschaftlich vielfach günstigen Verkehrsweg Wasserstraße.

Eine hochwertige **Infrastruktur ist Standortqualität**. Der Osten Deutschlands wird mehr und mehr in das Hintertreffen kommen, wenn nicht Gleichwertigkeit der Verkehrsinfrastruktur gegenüber den westdeutschen Bundesländern erreicht wird, zu der auch eine **leistungsstarke Wasserstraße** gehört! **Der Wiederaufbau nach der verheerenden Hochwasserkatastrophe vom August 2002 bietet dafür eine einmalige Chance, die keinesfalls vertan werden darf !**

Gerade auch in Hinsicht auf die bevorstehende EU-Osterweiterung bietet die Elbe zwischen der Tschechischen Republik und Deutschland die Möglichkeit einer umweltfreundlichen Transportverlagerung – wenn mindestens die im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen und von der gegenwärtigen Regierungskoalition bestätigten Erhaltungsmaßnahmen am Flussbett voll realisiert werden. Die geplanten zwei Elbe-Staustufen in der Tschechischen Republik sind dabei unabdingbar, dass die deutschen Maßnahmen für die internationale Elbeschifffahrt durchgehend wirksam werden.

Frau Staatssekretärin Angelika Mertens dankte den SHV-Vertretern für ihre Initiative zur Unterstützung der diesbezüglichen Anstrengungen des Bundesverkehrsministeriums und versicherte, dass die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Maßnahmen abstrichlos realisiert werden. Im Jahr 2004 sollen die Arbeiten am Wasserstraßenkreuz Magdeburg und der Magdeburger Elbstrecke beendet sein; bis 2008 werden alle Baumaßnahmen am Fluss zwischen Schöna und Hamburg, einschließlich der sogenannten „Reststrecke“ bei Dömitz, vollendet sein.

In Beispielen aus dem gegenwärtigen Wirtschaftsalltag verdeutlichten **Kapitän Detlef Bütow** als Vorstandsvorsitzender des SHV und der Gesellschafter/Geschäftsführer der Eisenhammer Dresden GmbH & Co. KG, **Hansjörg Baldauf**, als Unternehmer-Vertreter der verladenden Wirtschaft, welche bedeutsame Rolle die Fahrwasser-Sicherung für effiziente Wirtschaftskreisläufe hat.

So bezieht EHD nach Schließung der Containerbahnhöfe in Dresden und Chemnitz Rohmaterial für die Produktion in Sachsen über See aus Fernost in einer Menge von 450 – 500 Containern a 20` über den Hafen Hamburg und dann per Binnenschiff bis Dresden oder Riesa. Das hat sich als kostengünstiger und zuverlässiger Transportweg erwiesen, wobei ein schneller Umschlag in den Elbhäfen erfolgt. Das im vorigen Jahr permanente Niedrigwasser der Elbe beeinträchtigte allerdings sehr negativ diese Verkehrslinie; Ausweichen auf LKW und Eisenbahn mit zusätzlichen Umschlägen war die Folge.

Auch 5.000 t Flussspat, die viermal im Jahr via Hafen Dresden für einen sächsischen Produzenten bestimmt sind, verursachen beispielsweise bei Niedrigwasser ein erhebliches Mehr an Kosten und Umweltbelastung, da die Ausladung aus dem Binnenschiff bereits in Haldensleben erfolgen muss und von dort jedes Mal 200 (zweihundert !!!) LKW's via Landstraße nach Dresden in Bewegung gesetzt werden müssen.

Herzlich dankend für das durch den SHV vorgebrachte Bekenntnis zum umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff sagte Frau **Staatssekretärin Mertens**, dass **Verlass auf den Vollzug der geplanten Baumaßnahmen** entsprechend der Zielsetzung des Bundesverkehrswegeplanes bezüglich der Elbe sein kann. [HEINRICH/SHV]

\* \*  
\*

## AUS DEN SBO-HÄFEN:

### Erste Containerverladung in Torgau

In Anwesenheit honoriger Gäste aus Politik und Wirtschaft, so Herr Landrat Schöpp, Frau Bürgermeisterin Staude, Herr SBO-Aufsichtsratsvorsitzender Heinemann, hob am 27. Juni 2002 gegen 11.00 Uhr der **neue 35 t-Hafenkran am Torgauer Kai die ersten 20' Container** und Wechselbrücken der Fa. Kraftverkehr Torgau GmbH sowohl vom LKW als auch von einem im Hafenbecken liegenden tschechischen Binnenschiff auf bereitstehende Wagons der mittelständischen Eisenbahngesellschaft ITL. Bevor die grüne Diesellok den Containerzug mit dazwischengekoppelten nostalgischen Salonwagen für die Jungfernfahrt-Begleiter in Richtung Papierfabrik Eilenburg (Stora Enso Newsprint, Werk Sachsen) in Bewegung setzte, informierte der Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH, **Kapitän Detlef Bütow**, dass sein Unternehmen als **speditionelle Dienstleistung** diesen nun auch via Torgau geführten, durchgehenden **Transport der Container im Vorlauf per Binnenschiff von Hamburg und den Weitertransport im kombinierten Verkehr per Eisenbahn organisiert**.

„Die Container werden von der Deutschen Binnenreederei im Rahmen der bestehenden Elbe Containerlinie ECL 2000 von Hamburg nach Torgau transportiert. Mit dem Umschlag am heutigen Tag wird der Hafen Torgau als dritter sächsischer Binnenhafen in den regelmäßig verkehrenden Containerliniendienst auf der Elbe einbezogen.“

Im ersten Halbjahr 2002 wurden im Hafen 129 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 93.000 t, trotz 30tägiger Schifffahrtssperre wegen Hochwasser, geladen und gelöscht. Damit hat sich der Umschlag im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt (zum Vergleich: im ersten Halbjahr 2001 wurden 97 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 38.000 t im Torgauer Hafen geladen und gelöscht). Die anwesenden Vertreter aus der Politik würdigten den Hafen Torgau als sehr wichtigen lokalen Wirtschaftsfaktor, dessen Leistungsprofil und Leistungsstärke durch die Inbetriebnahme des 35 t Kranes deutlich erhöht wird. Neben der Steigerung der Umschlagkapazität ist nun auch der Umschlag von Containern und Schwergut möglich. [MÖRER/RED]

\* \*  
\*

## SHV-SOMMERWIRTSCHAFTSTREFFEN

### „Wir klagen nicht sondern packen an !“

Nachdem es im Hafen Torgau eine freundschaftliche Begegnung mit den Teilnehmern einer aus 16 Segelbooten und Kuttern Dresdner Wassersportvereine bestehenden sächsischen Flottille, die auf der Wasserstraße Elbe von Dresden nach Hamburg „pro Elbe“ unterwegs waren, gegeben hatte, vereinte sich sehr viel **hochkarätige Politprominenz** am 16. Juli 2002 mit den außerordentlich zahlreich angereisten SHV-Mitgliedern im großen Festzelt am Biotop/Baggersee zum wirtschaftspolitischen Sommer-Grillabend.

Die **Fa. Kieswerk Hülskens Liebersee GmbH & Co. KG** hatte – wie schon im Vorjahr – in ihre imposante Betriebsstätte eingeladen und erwies sich mit Herrn **Eckard Adler** als aktivem Frontmann abermals als hervorragender Gastgeber.

Mit dem Tenor „es kommt nicht darauf an wie der Wind weht, sondern wie man die Segel setzt“, sorgte der Leipziger **Regierungspräsident W. Christian Steinbach** mit seinem Vortrag von Anfang an für eine optimistische Aufbruchstimmung gerade angesichts schrumpfender Bevölkerung und leerer Kommune-Kassen.

**Ministerialdirigent Dr. Rohde**, Abteilungsleiter Verkehr im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, lobte nicht nur die Tatkraft des produzierenden Gastgebers Hülskens sondern forderte die SHV-Unternehmen im Territorium auf, mit darum zu kämpfen, dass eine Elbe-Brücke bei Mühlberg genau so Realität zur Verbesserung der Wirtschafts-Infrastruktur wird wie die Bundesautobahn A 16 von Sachsen nach Brandenburg. Angesichts der Tatsache, dass die Binnenwasserstraße als einziger Verkehrsträger Reserven aufweist, erscheint die Sicherung ihrer Leistungsfähigkeit zur Verkehrsverlagerung von Containern, Schwer- und Gefahrgut im Kombinierten Verkehr auf das Binnenschiff für außerordentlich dringlich.

Die inhaltsreiche Diskussion, die auch durch Statements von Frau **Bürgermeisterin Andrea Staude** (Torgau), Herrn **Landrat Robert Schöpp** (LRA Torgau/Oschatz) sowie Herrn **Bürgermeister Thomas** (Stadt Belgern) bereichert wurde, machte bis sehr spät in die Nacht trotz strömenden Regens, aber bei hervorragender Bewirtung deutlich, was der Leipziger Regierungspräsident Steinbach am Beginn des Sommer-Wirtschaftstreffens lobte: „Der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein ist kein Verein der klagt, sondern anpackt !“ [HEINRICH]

\* \*  
\*

## DIE NÄCHSTEN SHV-TERMINE

### Darauf können Sie sich jetzt schon freuen

- 15.10.2002 SHV-Wirtschaftstreffen in der „Weißen Messe“ Fischhaus  
**19.00 Uhr** Alberthafen Dresden: Der port of Rotterdam stellt sich vor  
Gastgeber: **Port – Rotterdam – Repräsentanz in CZ**
- 03.12.2002 Dämmerchoppen im Bauch der „Waltraut“  
**19.00 Uhr** Alberthafen Dresden/Historisches Terminal
- 14.01.2003 SHV-Mitgliederversammlung mit Wahl des Vorstandes

\* \*  
\*

### AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- \* *Die Qual von gestern muss die Tat von heute werden..* [G. Hauptmann]
- \* *Man muss das Unglück mit Händen und Füßen und nicht mit dem Maul angreifen.* [J.H. Pestalozzi]
- \* *Nicht das Beginnen wird belohnt, sondern einzig und allein das Durchhalten.* [K.v. Siena]
- \* *Man darf das Schiff nicht an einen einzigen Anker und das Leben nicht an eine einzige Hoffnung binden.* [Epiktet]

\* \*  
\*

### 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](mailto:prof.heinrich.sv@t-online.de)