



## *Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein*

DER OBERELBE

# HAFENBRIEF

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 1/2004

---

### EU-OSTERWEITERUNG WIRD WAHR:

**Herzlich willkommen CZ !**

Am 1. Mai 2004 werden zehn Staaten Mittel- und Osteuropas der Europäischen Union beitreten. Auch unser Nachbar, die Tschechische Republik, mit der wir nicht zuletzt durch vielseitige Kooperationen auch von SHV-Mitgliedsunternehmen in Sachsen und Böhmen seit vielen Jahren eng verbunden sind, wird nunmehr Mitglied der EU. Wir sagen „herzlich willkommen“ und freuen uns mit unseren Partnern auf eine nunmehr in vielen administrativen Fragen sicher einfacher werdende, für alle Beteiligten wirtschaftlich effektivere Zusammenarbeit.

Flankierend zur erstmalig in der Tschechischen Republik stattfindenden Tagung des Verkehrsausschusses des (deutschen) Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BöB) wird der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V. mit seinen über 110 Mitgliedern aus deutschen und tschechischen Wirtschaftsunternehmen ganz im Zeichen des erfolgten Beitritts der Tschechischen Republik zur EU am 4. Mai 2004 in Decin einen Workshop veranstalten.

Unter dem Motto: „**CZ willkommen in der EU**“ wird die Entwicklung trimodaler und diskriminierungsfrei zugänglicher Umschlagplätze in Nordböhmen als Katalysatoren grenzüberschreitender Unternehmenskooperation dargestellt. Aus der Erfahrung bisheriger Unternehmenskooperation und –ansiedelung wird dabei auch dargestellt werden, welche Anforderungen an die Qualifizierung einer rechtzeitigen Kooperation mit Gebietskörperschaften bestehen und mit welcher Wirtschaftsförderung gerechnet werden kann. Allerdings haben wirtschaftliche Verbindungen – und dies ist gerade für jene zwischen Sachsen und Böhmen nachhaltig zu unterstreichen – eine dominierende Voraussetzung, wenn sie funktionieren sollen und wenn, wie die Politik das seit Jahren optimismusorientiert hinsichtlich der EU-Erweiterung verkündet, die Chancen für mehr Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit der Unternehmen größer als die Risiken, die zweifelsohne bestehen, in diesem Prozess sind: verlässliche Verkehrswege!

### **Ohne leistungsfähige Verkehrswege keine wirtschaftliche Entwicklung**

Einigkeit besteht darüber, dass ein Verkehrsträger allein die Herausforderungen des erwarteten immensen Wachstums des Güterverkehrs gerade auch im Transeuropäischen Verkehrskorridor IV nicht meistern kann. Zum Termin der EU-Erweiterung 1. Mai 2004 sei für die Verkehrswege zwischen CZ und Sachsen folgendes nüchtern festgestellt:

1. Die den Erzgebirgskamm überschreitenden internationalen Landstraßen sind unterdimensioniert und völlig überlastet; Anwohner der anliegenden Städte und Dörfer sind in unerträglicher Weise Lärm, Erschütterungen, Schadstoffausstoß und Unfallgefahren (Gefahrguttransporte!) durch den sich über diese Pisten quälenden LKW-Verkehr ausgesetzt, den Schneefälle oder Nebel auch oft total lahmlegen. Eine durchgehende Autobahnverbindung Dresden-Prag (A 17) ist realistisch vor 2006 keinesfalls in Sicht!

2. Die auf der internationalen Eisenbahntrasse Berlin/Leipzig-Dresden-Prag zwischen Pirna und Decin im oberen Elbtal seit 1851 lediglich zwei verfügbaren Eisenbahngleise sind z.Zt. voll belegt, müssen aber ab 2005 dringend grunderneuert werden. Für mindestens 5 Jahre (bis 2010) wird ein eingleisiger Betrieb auf dieser Relation bei nächtlich stundenweiser Vollsperrung die Durchlassfähigkeit auf weniger als 45 % der gegenwärtigen sinken lassen.

3. Die internationale Wasserstraße Elbe/Labe war infolge des durch die deutsche Bundesregierung verfügten Stopps aller Unterhaltungs- und 1992 noch vorgesehener Ausbaumaßnahmen, durch nichtbeseitigte Versandungen/Anhegerungen infolge Hochflut 2002 und extremen Niedrigwassers in 2003 monatelang für die Güterschifffahrt nicht verfügbar.

Angesichts dieser Situation im multimodalen Verkehrsmix Sachsen-Böhmen unterstützen nicht nur unsere SHV-Mitgliedsunternehmen alle Aktivitäten in Deutschland und der Tschechischen Republik, die darauf gerichtet sind, unverzüglich durch geeignete Wasserbau- und Wasserstraßenunterhaltungsmaßnahmen der Elbe wieder der ihr als internationaler Wasserstraße zukommende Leistungsträgerschaft zu sichern.

Erfreulicherweise forderte unlängst auch das Steering Committee of the Pan-European Transport Corridor IV die zuständige Generaldirektion der Europäischen Kommission auf, Deutschland und der Tschechischen Republik gegenüber tätig zu werden, um den bestehenden Baustopp für die Elbe aufzuheben, da sie als internationale Binnenwasserstraße für die Entwicklung des Verkehrskorridors IV ebenso wie Straße und Schiene von Bedeutung ist.

Auch bezüglich der zwei zwischen Usti n.L. und Schöna in CZ geplanten Stauwehre ist sich die Fachwelt völlig darüber einig, dass sich Nutzung der Elbe als einigermaßen zeitgemäße Wasserstraße und Erhaltung der ökologisch hochwertigen Gewässerlandschaft nicht gegenseitig ausschließen. [BÜTOW]

## SHV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG:

### **Mit guter Bilanz ins Jahr 2004**

Am 13. Januar 2004 fand im Clublokal „Maschine“ die Mitgliederversammlung des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins (SHV) als Auftaktveranstaltung für ein wiederum als ereignisreich vorgesehenes Jahr 2004 statt. Die sehr zahlreich erschienenen Vereinsmitglieder konnten sich dabei auch davon überzeugen, dass die „Maschine“ mit ihren nun schwenkbaren gläsernen Kojenwänden eine ausgezeichnete Lokalität gleichermaßen für Vortragsveranstaltungen und Versammlungen wie auch für gemütliche Runden ist. Aber nicht nur die Räumlichkeit hat im letzten Jahr gewonnen, sondern auch die Ausstrahlung des Vereins im Engagement für die Erhaltung der ökologisch vorteilhaftesten Verkehrswege.

Vereinsvorsitzender **Kapitän Detlef Bütow** hob in seinem für die Arbeit im Jahr 2003 Rechenschaft ablegenden Bericht hervor, dass der SHV mittlerweile eine Lobby für die Wirtschaft darstellt, die inzwischen weit über die Grenzen Sachsens wirkt.

Mit insgesamt 16 (!) SHV-Veranstaltungen in 2003 gelang es dem Verein, die Verkehrspolitik aus der Sicht alternativer Verkehrsträger zu beeinflussen. Der SHV-Workshop innerhalb der Europawoche im Mai 2003 in Decin, die Vorträge im BMVBW bei Staatssekretärin Gleicke sowie beim Sächsischen Staatsminister für Umwelt und Landwirtschaft Flath trugen letztlich dazu bei, den Bau- und Unterhaltungsstopp an der Elbe aufzuheben.

**Kapitän Bütow** konnte feststellen, dass auch die in Richtung Tschechische Republik (CZ)

grenzüberschreitenden Aktivitäten des SHV mit Blickrichtung unmittelbar bevorstehender EU-Osterweiterung dem Verein ausgesprochene Anerkennung durch die Sächsische Staatsregierung in Gestalt von **Grußworten des Herrn Ministerpräsidenten Prof. Milbradt** zum SHV-Workshop im Rahmen der Europawoche in Decin und anlässlich des Wirtschaftstreffens zum 10jährigen Jubiläum des SHV-Mitgliedsunternehmen Eisenhammer Dresden (EHD) übermittelt wurde.

Zum 31.12.2003 zählte der SHV 108 Mitglieder, die durch den Leiter des ganzjährig überaus aktiv arbeitenden SHV-Wirtschaftsausschusses **Ulrich Heuschkel** wiederum aufgerufen wurden, Ideen und Vorschläge zur weiteren Qualifizierung der Vereinsarbeit an ihn heranzutragen.

Erfreuliches konnte auch **Prof. Dr. Fritz Heinrich** zum Fortgang der Arbeiten am „Historischen Terminal“ berichten, die durch namentlich benannte, großzügige Sponsoren wiederum möglich waren. So wurde der Portalkran „Forelle II“ komplett konserviert und mit Anstrich versehen (DDR-typisches „Hafengrün“ der 1950er/1960er Jahre), wozu allein über 10.000,- € an Spenden für Rüstung und Farben aufgebracht wurden.

Der Traditions-Elbe-Schleppkahn „Waltraut“ weist mittlerweile einen rundum konservierten Schiffskörper mit nagelneuer Lukenabdeckung auf; die Achternkajüte ist mit historisch wieder hergestellter Möblierung inklusive Kohleherde und Eimer-Toilette im Innenausbau nahezu vollendet!

SHV-Schatzmeister **Holger-Freundt** interpretierte die sich nahezu ausgleichenden Einnahmen und Ausgaben des Vereins, deren lückenlose Prüfung durch **RA Dr. Flüge** keinerlei Beanstandungen ergeben hatte.

Für das laufende Jahr geplante high lights der kontinuierlich fortzusetzenden SHV-Wirtschaftstreffen werden eine Fachexkursion zur Donaustaufe Gabsikova/Bratislava im Mai 2004 und die Mitgestaltung des Elbschiffahrtstages im September 2004 sein, der erstmalig außerhalb Deutschlands in Decin (CZ) stattfindet. Auch wird der SHV – wie sein Vorstandsvorsitzender **Kapitän Detlef Bütow** ausblickend formulierte – aufwändig einen 1. Parlamentarischen Abend als Novum für die Vereinstätigkeit vorbereiten und im Mai 2004 im Fischhaus Alberthafen durchführen.

Das Leitthema könnte sein: „Verkehrsweg Elbe – europäische Wasserstraße mit Zukunft“.

.[HEI/RED]

## **TROTZ NIEDRIGWASSER UND UNTERHALTUNGSSTOPP:**

### **Binnenhäfen an der Oberelbe mit Ertragszuwachs**

Zwei von den Medienvertretern gut besuchte Presse-Gespräche der CSP in Decin-Loubi und

der SBO am 5. Februar d.J. in der Kapitänsmesse des Fischhauses Alberthafen – mit Blick auf Umschlagbetriebsamkeit am Hafenbecken – vermittelten Interessantes zum Elbumschlag im durch katastrophales Niedrigwasser und nichtgebagerte, versandete Fahrrinne der Elbe gekennzeichneten Jahr 2003.

Trotz alledem entwickelte sich der seit einigen Jahren bestehende Containerliniendienst der Elbe-Container-Linie (ECL2000) im Jahr 2003 weiter wachsend. Insgesamt wurden 4.683 Container (TEU) speditionell durch die SBO abgefertigt. Immer mehr Güter werden in Containern transportiert. Allein der Seehafen Hamburg erreichte im Seehafenhinterlandsverkehr für das Jahr 2003 eine Zuwachsrate von 26 %; im Jahr 2004 wird ebenfalls eine Steigerungsrate im zweistelligen Bereich erwartet. Die verladende Wirtschaft ist daher auf die Nutzung der Wasserstraße Elbe existentiell angewiesen. Dazu gehören Firmen wie Wackerchemie Nünchritz – Silizium, EHD Eisenhammer Dresden – Stahlerzeugnisse, Ostrau – Wein, Siemens – Transformatoren und Turbinen sowie Nordschrott – Schrott, welche in den sächsischen und tschechischen Binnenhäfen bedient werden.

Für das Jahr 2004 sind weitere Projekte geplant. Es erfolgt die Erschließung der Anschlussbahnverkehre per Shuttle vom Hafen Torgau in Richtung Wurzen und Eilenburg. Im Hafen Dresden bestehen zur Zeit Planungen zur Bündelung der Bahnverkehre zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik. Aber auch in den tschechischen Häfen Decin und Lovosice ist einiges beabsichtigt. Ziel ist es, die Häfen Decin und Lovosice als öffentliche, leistungsfähige trimodale Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Straßentransport mit einem diskriminierungsfreien Zugang weiter auszubauen. Damit soll die Straße vom wachsenden Verkehr durch Transportverlagerungen auf Binnenschiff und Eisenbahn entlastet werden. Mit der Umgestaltung werden **Flächen für die Ansiedlung** von verkehrsintensivem Gewerbe in den Häfen geschaffen, für die gerade im unmittelbaren Vorfeld des EU-Beitrittes der Tschechischen Republik **spürbar gewachsene Nachfrage** besteht.

Der in den sächsischen Binnenhäfen 2003 trotz katastrophalem Niedrigwasser und von der Bundesregierung gestoppter Erhaltungsarbeiten an der Fahrinne der Elbe dennoch erzielte Ertragszuwachs von über 8 % gegenüber dem Vorjahr macht die Bedeutung des eingeschlagenen Weges deutlich.

In den trimodalen Schnittstellen des Verkehrs, den sächsischen und tschechischen Binnenhäfen, wurden im Jahr 2003 insgesamt 1,99 Mio. t Güter per LKW, Eisenbahn und Schiff umgeschlagen.

Erhebliche Steigerungen gab es beim Güterverkehr per Eisenbahn und LKW mit über 98.000 t im Vergleich zum Vorjahr.

Das extrem langanhaltende Niedrigwasser der Elbe, welches die Häfen seit Juni 2003 bis zum Ende des Jahres stark beeinflusste, führte jedoch zu großen Einschränkungen beim Umschlag per Binnenschiff. An mehr als 200 Tagen kam die Schifffahrt zum Erliegen. Die Folge der geringen Abladetiefe der Elbe war häufiges Leichtern von Teilen der Ladungen oder auch ganzen Entladungen (z.B. Düngemittel, Getreide und Holz) in Binnenhäfen am Mittellandkanal wie Magdeburg und Haldensleben. Über 150.000 t Schiffsgüter aus Hamburg und der Tschechischen Republik mussten dadurch nicht wie vorgesehen ihren Weg per Schiff, sondern mittels ca. 150 km langer LKW-Schlange zusätzlich auf den schon stark belasteten Landstraßen ihren Weg nehmen. Dennoch waren es über 523.000 t Güter, die per Elbschiff ankommend oder abgehend in den SBO- und CSP-Häfen trotz miserabler Wasserstraßenverhältnisse umgeschlagen werden konnten. Den Landstraßen blieb damit ein LKW-Verkehrszug (Stoßstange an Stoßstange) von weiteren 630 km Länge erspart!

Neben Massengütern waren es zunehmend Container, sperriges Schwergut und Projektladungen die in den sächsischen und tschechischen Häfen umgeschlagen wurden. So nahmen beispielsweise Straßenbahnwagen nach Rumänien, Eternitrohre nach Lettland und Jugoslawien, Trafos der Firma Siemens, Fabrikanlagen von Lovosice nach China oder Stabstahl aus Riesa via Elbkaikante nach Holland ihren Weg. Die Leistungsfähigkeit der Binnenhäfen spiegelte sich aber auch beim Umschlag der Teile für die neue Flügelwegbrücke in Dresden wider, welche ab Alberthafen eingeschwommen wurden.  
[LANG/SBO]

## **Prof.Dr.-Ing.habil Eberhard Lattermann wurde 65:**

### Flüsse als Wirtschaftsraum und Verkehrsadern

Am 16.02.2004 fand am Institut für Wasserbau und Technische Hydromechanik der Technischen Universität Dresden ein Ehrenkolloquium statt, an dem auch Vertreter des SHV teilnahmen.

Der den Charme einer deutschen Hochschule der 1920er Jahre ausstrahlende Hörsaal Nr. 118 des ehrwürdigen Beyer-Baus der Dresdner Universität war mit Vertretern aus Wissenschaft und wasserstraßenaffinen Unternehmen gut gefüllt, als die Institutsvorstände Prof.Dr.-Ing. habil Martin und Prof.Dr.-Ing.habil Horlacher das Wort ergriffen, um einen Verkehrswasserbauer mit einem wissenschaftlichen Kolloquium zu ehren, der zeitlebens die Flüsse nicht nur als

Lebensraum für Fauna und Flora betrachtete, sondern sie als Wirtschaftsraum und Verkehrsadern für menschliches Tun ansah: Prof.Dr.-Ing.habil Eberhard Lattermann. Die voller Hochachtung vor Disziplin, Korrektheit, Zuverlässigkeit, Hilfsbereitschaft und vor allem menschlicher Wärme des 65-jährigen Jubilars sehr persönlich gehaltene Laudatio beleuchtete die für den wissenschaftlichen Werdegang bedeutsamen Lebensabschnitte des 1939 in Berlin geborenen Wasserbauers, den es jedoch schon in jungen Jahren ins sächsische Grimma verschlug, wo er 1957 auch das Abitur ablegte.

Nach einem Vorpraktikum im Pumpspeicherwerk Niederwartha – im Dresdner Weichbild an der Elbe gelegen – begann er 1958 sein Bauingenieurstudium an der TH Dresden genau in den Räumen, in denen nunmehr auf sein vier Jahrzehnte währendes, engagiertes und praxisorientiertes wissenschaftliches Tun zurückgeblickt wurde.

Damals selbstverständlich, heute schon (leider) etwas Bemerkenswertes: Lattermann beendete in „Regelstudienzeit“ 1964 das Studium.

1970 erfolgte die Verteidigung seiner Dissertation mit dem Thema: „Die Querschnittsvergrößerung gedichteter Kanalstrecken ohne Unterbrechung der Schifffahrt“; das Forschungsthema „Dichtungen und Deckwerke aus Zementbeton“ sollte sich als Grundlage für seine Habilitationsschrift erweisen.

Die seit 1980 an der TU Dresden erscheinende Schriftenreihe „Wasserbauliche Mitteilungen“

- nunmehr in optisch neuem Gewand und mit Nr. 27 im Jahr 2004 erschienen – hat zum herausgebenden Geburtsvater Eberhard Lattermann, der 1992 zum außerplanmäßigen Professor ernannt wurde und in dieser Umbruchzeit auch als Direktor des Instituts für Wasserbau und technische Hydromechanik seines schwierigen Amtes waltete.

Mit Nachdruck ist hervorzuheben, dass es immer Hauptanliegen von Prof.Dr.-Ing.habil

**Lattermann war und ist, die ökologisch wie wirtschaftlich vorteilhafte Binnenschifffahrt zu stärken.** So hat er sich z.B. sehr für den Ausbau der Saale und für Anbindung von Leipzig mit dem Karl-Heine-Kanal eingesetzt. Veröffentlichungen zum Elster-Saale-Kanal, zu Ausbauvarianten der Elbe sind in diesem Zusammenhang zu nennen.

Sowohl der Dekan der Fakultät für Wasserbau der TU Dresden als auch die Institutsvorstände Prof. Martin und Prof. Horlacher unterstrichen, dass eine Würdigung von Prof. Lattermann höchst unvollständig wäre, würde man seine kollegiale Hilfsbereitschaft, seine ruhige, besonnene und äußerst menschliche Wesensart nicht hervorheben.

Am Ende des Ehrenkolloquiums legte Prof. Lattermann mit seinen 65 Lenzen symbolisch die Kreide aus der Hand. Glücklicherweise nur symbolisch, denn er wird nicht nur über seine gegenwärtig in zweiter Auflage erscheinenden Fachbücher „Wasserbau-Praxis“, sondern auch im Sommersemester 2004 am Pult der TU Dresden aktiv wirken. [HEINRICH]

## **SBO-FORSCHUNG MIT FÖRDERUNG DURCH DEN BUND:**

**Gibt es das Wunderschiff ?**

Vor 166 Jahren war es in den Augen der staunenden Menge am Elbufer bei Pirna ein „Wunderschiff“, welches da zum ersten Mal gegen den Strom ohne Segel, ohne Ruderer und ohne Schiffszieher (zu gut sächsisch: „Bomätzscher“), allein mit einer rauchenden Esse und seitlichen Schaufelrädern versehen, die von einer seltsamen Maschine im Schiffsrumpf betrieben ins Wasser klatschten, in flotter Fahrt daherkam. Es war das 1837 in Übigau bei Dresden fertiggestellte Dampfschiff „Königin Maria“, das als erstes Schiff der kgl. privilegierten Sächsischen Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem Flachwasserstrom Elbe in fahr- planmäßigen Liniendienst zwischen Sachsen und Böhmen gegangen war.

Eine nicht gering verbreitete Erwartungshaltung unter damaligen Zeitgenossen – so es uns die

Pirnaer Nachrichten vom August 1837 vermelden – war, dass dieses „Wunderschiff nur allzubald krachend explodieren“ würde und man danach wieder das gewohnte Bild kleiner Segelkähne auf dem Fluss ungetrübt betrachten könnte.

Dass es anders kam wissen wir.

Heute sind es andere Erwartungen an ein „dem Fluß angepasstes“ Wunderschiff, die von nicht wenigen, zeitweise in den Medien den Ton angehenden Zeitgenossen offenbar in ihrem mit mindestens 13 Jahren Schulbildung versehenen Inneren schlummern: „Erfinden und bauen wir ein Schiff, das mit 1000 t Gütern beladen mühelos auch bei niedrigem Wasser eines nunmehr „naturbelassenen“ Flachwasserstromes mit seinen Krümmungen sowie fortan auch nicht mehr beseitigten Sandbänken und Hegern daherschwimmt und die vom nahen Verkehrsinfarkt gekennzeichneten Landstraßen und Autobahnen entlastet!“ Aber bitte: „**keine Wasserstraße**“, obwohl die nun wirklich die ökologischste ist.

Ohne hier die geeigneten LeserInnen detailliert über die Erkenntnisse bezüglich Auftrieb, Wasserverdrängung etc. des vor 2000 Jahren aus der Badewanne mit „Heureka!!“ springenden Archimedes nochmals zu unterrichten, sei folgendes im Computer- und Infozeitalter festgestellt: Wenn bei 90 cm Tauchtiefe (bedingt etwa 110 cm Fahrwassertiefe!) auf der Elbe zwischen Magdeburg und Lovosice (über Hafen/GVZ direkter Autobahnanschluss nach Prag bzw. Umschlag zum CZ-Schienennetz) 1000 t Güter per Schiff befördert werden sollen, müsste der Schubverband eine Länge von 189 m und eine Breite (mit Auftriebskörpern) von 17 m haben. (Aufgrund verfügten Stopps aller Arbeiten im Flusslauf der Elbe nach der Hochflut von 2002 waren allerdings diese 90 cm Tauchtiefe in 2003 nicht einmal durchgängig gewährleistet, was z.B. selbst für die Sächsische Dampfschiffahrtsgesellschaft mit ihren 75 cm bis 85 cm wahrlich flachgehenden historischen Seitenraddampfern bei im letzten halben Jahrhundert noch für deren uneingeschränkte Fahrt zwischen Meißen und Decin ausreichenden Pegelständen erstmalig zu wochenlangen Fahrtausfällen dieser weltältesten Dampferflotte – mit den entsprechenden betriebswirtschaftlichen Auswirkungen – führte!!)

Für den Verkehr auf der internationalen und Bundeswasserstraße Elbe oberhalb Dresdens sind gemäß BinSchStrO § 17.02 Schubverbände von maximal 137 m Länge und 11,45 m Breite zugelassen. Dabei haben die in den 1970er Jahren speziell für den Oberelbe-Einsatz entwickelten flachgehenden Stromschubschiffe (SSS) mit herkömmlichen Propellerantrieb einen Tiefgang von 85 cm, sind 28,65 m lang und 10,20 m breit. Sollen in den mit 43 cm Leertiefgang – flacher geht es nicht aus Stabilitätsgründen – sowie 10,45 m breiten und insgesamt 106,45 m langen zwei Schubleichtern (TC 1000 und TC 500) nunmehr 1000 t Ladung transportiert werden – was bei diesem Schubverband dann noch einer Kapazitätsauslastung von rund 50 % entsprechen würde – sind 1,70 m Tiefgang und damit mindestens 1,90 m tiefes, sicheres Fahrwasser im Flussbett notwendig! An Archimedes' Erkenntnissen geht kein Weg vorbei!

Im Auftrag der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) wird nunmehr durch die Schiffbau Versuchsanstalt Potsdam GmbH (SVA) in aufwändiger sowie akribischer Forschungs- und Schlepp-Versuchsarbeit analysiert, wie ein durch zwei Heck-Schaufelräder mit Patentschaukeln getriebenes flachgehendes Schubschiff besser mit den Flachwasser-Strombedingungen zurecht kommt als das herkömmliche mit Propellerantrieb. Besser würde heißen:

mit weniger Dieselmotoreinsatz größere Schubkraft und höhere Geschwindigkeit; damit noch bessere Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifftransporte gegenüber Straße und auch Schiene. Anfang Mai 2004 werden die Ergebnisse – dann auch betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich durch die arrondierende Forschungsarbeit der SBO-Mannschaft (mit engagierten Frauen!) abschließend gewertet – zur Verfügung stehen.

Eines ist allerdings schon heute klar: um die hoffentlich positiven Effekte eines Heck-Schaufelrad getriebenen Strom-Schubschiffes wirtschaftlich nutzen zu können, ist auch auf der Elbe ein ganzjährig sicheres Fahrwasser von mindestens 1,90 m nötig!

[HEINRICH]

## SHV WIRTSCHAFTSTREFFEN:

Das I. Quartal 2004 sah außer der inhaltsreichen Mitgliederversammlung im Januar drei traditionell wiederum gut besuchte Wirtschaftstreffen, deren Orte außer dem Clublokal „Maschine“ im Dresdner Alberthafen diesmal die Hafenstadt Riesa und das rechtselbische Meißen – immer mit Blick auf die gut gefüllte Wasserstraße Elbe – waren.

### „Nr. 71“ mit GVG in Riesa

Der Einladung der GVG Güterverkehrsgesellschaft mbH Riesa zum 71. SHV Wirtschaftstreffen waren am 3. Februar 2004 rund 70 Mitglieder und Freunde des Vereins in die repräsentative elbseitige Kamin-Lounge der Kreissparkasse Riesa/Großenhain gefolgt. Herzlich begrüßt wurde Frau **Gerti Töpfer, Oberbürgermeisterin der Stadt Riesa**.

Fast auf den Tag genau hatte der SHV bereits vor 3 Jahren an gleicher Stelle zur Beförderung unternehmerischer Aktivitäten ein Wirtschaftstreffen durchgeführt, an das man sich gern erinnerte. In einem einleitenden Statement des Hausherrn stellte Herr **Dieter Meier, Vorsitzender des KSK Riesa/Großenhain**, sein dienstleistendes Institut mit der auf Leistungswachstum und Unternehmenserhalt in der Region ausgerichteten Kreditpolitik vor. Danach präsentierte in Wort und elektronischem Großbild Herr **Heiko Lehmann** sehr anschaulich das logistische wie speditionelle Leistungsspektrum der **Güterverkehrsgesellschaft Riesa (GVG)**, die auch im kombinierten Verkehr zwischen dem SBO-Hafen Riesa und Großunternehmen der Region mit leistungsstarkem Equipment tätig ist.

**Kapitän Detlef Bütow** informierte in seiner Eigenschaft als Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH über in nächster Zeit auf dem Gelände des Riesaer Hafens beabsichtigte weitere Unternehmensansiedelungen bzw. –erweiterungen. So wollen z.B. ein Reifenhersteller, ein Getreidehändler und ein Energieerzeuger künftig die Vorteile des LKW, Eisenbahn und Binnenschiff vereinenden Platzes für ihre Expansion letztlich auch zum Vorteil der Region nutzen.

### Von Cholesterin, Akupunktur und Lebensweise

Die Aufforderung „Manager, denk’ an Dein Herz“ lockte am 2. März 2004 auch SHV-Mitglieder von weit her in das **Zentrum für Traditionelle Chinesische Medizin (TCM)** und die

**Kardiologische Praxis** von **Dr. med Jürgen Straube** ans rechte Elbufer nach Meißen. Dieser „einmal etwas andere“ SHV-Abend war ausschließlich dem Erhalt der Gesundheit und damit auch der unternehmerischen Leistungsfähigkeit von jedem Einzelnen gewidmet. Das Kommen lohnte sich total!

Herr **Dr. med. Straube**, Kardiologe und Ärztlicher Leiter des TCM der Dresden International University informierte in einem Vortrag über mögliche Präventions- und Therapiemaßnahmen sowie das Leistungsspektrum des Diagnostik und Therapie-Zentrums in Meißen, dessen Räumlichkeiten und technische Ausstattung dann auch interessiert in Augenschein genommen wurden. Mit gespanntem Interesse wurden die Ausführungen der chinesischen Ärzte **Dr. Li** und **Dr. Cen** zur traditionellen chinesischen Medizin, zur Gesamtheit von Natur und Mensch, zu Gleichklang und Harmonie als Voraussetzung und Ausdruck von Gesundheit verfolgt. Sicherlich wurden viele SHV-Mitglieder dabei auch angeregt, sich selbst aktiver für ihren Gesundheits- und Leistungserhalt zu betätigen. Unter ärztlicher Anleitung und in der Gruppe Gleichgesinnter sollte der Erfolg gesichert sein. [RED]

## NEUE MITGLIEDER DES SHV:

**Willkommen an Bord !**

Im I. Quartal 2004 wurden folgende neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen, die auch vom OBERELBE-HAFENBRIEF sehr herzlich willkommen geheißen werden:

\* Fa. Wacker-Chemie GmbH Werk Nünchritz      Tel.: 035265-73800  
Herr Ralph Hirschfeld-Spilker      FAX: 035265-72295  
Herr Karl Klemm  
Friedrich-von-Heyden-Platz 1      E-Mail: ralph.hirschfeld-spilker@wacker.com  
01612 Nünchritz

\* Fa. OTTO QUAST  
Bauunternehmen Radeburg GmbH & Co.  
Tel.: 035208-853-0      Herr Uwe  
Schmidt      FAX: 035208-853-99  
Friedrich-Ludwig-Jahn-Allee 5      E-Mail: bgr@quast.de  
01471 Radeberg  
Internet: www.quast.de

### **FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:**

04.05.2004      SHV-Workshop in Decin (CZ) im Rahmen der Europawoche 2004  
**16.00 Uhr**      „CZ Willkommen in der EU“ zur Entwicklung trimodaler, diskrimi-  
nierungsfrei zugänglicher Umschlagplätze in Nordböhmen.

14.-16.05.04      SHV-Fachexkursion zum Donau-Hafen Bratislava und zur Staustufe/  
dreitägig      Energiekomplex Gabčíkova

25.05.2004      Erster Parlamentarischer Abend des SHV im Fischhaus Alberthafen  
**19.00 Uhr**      Dresden-Friedrichstadt zur Thematik „Sächsische Häfen als Schnitt-  
stellen dreier Verkehrswege“

25.06.2004      SHV/SBO-„After work summerparty“ am Historischen Terminal des  
**16.30 Uhr**      Alberthafens Dresden-Friedrichstadt

03.08.2004      79. SHV-Wirtschaftstreffen mit dem Wirtschaftsförderverein Torgau und  
**15.00 Uhr**      Exklusiv-Besuch der Sächsischen Landesausstellung „Glaube und  
Macht“ in Schloss Hartenfels Torgau



### AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- \* *Wer mir schmeichelt, ist mein Feind. Wer mich tadelt, ist mein Lehrer.*  
[Chinesisches Sprichwort]
- \* *Die Leute, die niemals Zeit haben, tun am wenigsten.* [G.C. Lichtenberg]
- \* *Das Wissen um den richtigen Zeitpunkt ist der halbe Erfolg.* [M.Couve de Murville]
- \* *Ein Experte ist ein Mann, der hinterher immer genau sagen kann, warum seine Prognose nicht gestimmt hat.* [W. Churchill]

### 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: Prof. Dr. Fritz Heinrich  
FAX-Hotline: 0351/4759747  
E-Mail: [prof.heinrich.sv@t-online.de](mailto:prof.heinrich.sv@t-online.de)