



## *Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein*

DER OBERELBE

# HAFENBRIEF

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 2/2004

---

### ERSTER PARLAMENTARISCHER ABEND DES SHV:

Für die neue Welt der Logistik sind Binnenhäfen „geborene“ Umschlagzentren

Der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V. veranstaltete am 25. Mai 2004 im Fischhaus Alberthafen in Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer Dresden seinen 1. Parlamentarischen Abend. Über 130 sächsische Parlamentarier, sowie Funktionsträger aus Wirtschaft und Politik – wie der sächsische **Staatsminister des Innern Horst Rasch**, der Vorstandsvorsitzende der **Deutsche Bahn AG Hartmut Mehdorn** und der **Regierungspräsident Dr. Henry Hasenpflug** – folgten der Einladung zum Themenkreis „Elbehäfen als Schnittstellen dreier Verkehrswege und Dienstleister für die Wirtschaft“. Nach der herzlichen Begrüßung durch Herrn **Hartmut Paul, Präsident der IHK Dresden**, wurden mit Blick auf rege Umschlagstätigkeit an den Kais des vor über 100 Jahren als „Eisenbahn-Verkehrshafen“ errichteten Dresdner Alberthafens Statements zur „Bedeutung der Wasserstraßen für die Verkehrsstruktur der BR Deutschland“ (**Staatssekretär a.D. Johannes Nitsch**), zur Wichtigkeit „eines funktionierenden trimodalen Verkehrsanschlusses für Wirtschaftsansiedlung“ (Herr **Hirschfeld-Spilker**, Wacker Chemie GmbH) und zu „Sächsische Hafenwirtschaft heute“ (**Kapitän Bütow**, Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH) als Grundlage für die anschließenden intensiven Gespräche zwischen Wirtschaft und Politik gehalten.

Dank aktiver, offensiver Unternehmenspolitik der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH bei der Realisierung des freistaatlich sächsischen Hafenentwicklungsprogramms in den 1990er Jahren ist nunmehr über die Häfen im engeren Sinn hinaus eine sächsische Hafenwirtschaft wieder entstanden, die heute 61 Unternehmen umfasst. **Kapitän Detlef Bütow**, (Geschäftsführer der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH), verwies nicht ohne berechtigten Stolz darauf, dass damit 481 direkt Beschäftigte (davon 37 Auszubildende) eine Umschlagleistung von über 1.636.000 Tonnen pro Jahr realisieren.

Damit die in den Jahren 1994 bis 2003 insgesamt investierten Mittel von 123.5 Mio. € in Dresden, Riesa und Torgau sich aber weiter in der Zukunft gewinnbringend amortisieren, ist neben leistungsfähigen Schienensträngen und Landstraßen/Autobahnen sowohl der Erhalt der in Sachsen bereits ausgebauten, weiterhin naturnahen Wasserstraße Elbe als auch der an diesen Parametern orientierte Ausbau der Elbe in Nordböhmen und im deutschen Mittelabschnitt unabdingbar.

Mit Blick auf die mit realisierter EU-Osterweiterung eingetretene völlige Überlastung der Transitstraßen via Erzgebirge bei nicht mehr genutzter „Rollender Landstraße“ der Eisenbahn, gewinnt der von der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH seit Anfang Mai durchgeführte **Binnenschiff-Liniendienst** zwischen **Lovosice/Decin und Dresden/Riesa** mit wöchentlich

zwei Rundläufen als umweltverträgliche Alternative zur Bewältigung des immens wachsenden Güterstromes in diesem Elbtalabschnitt des Transeuropäischen Verkehrskorridors IV. erheblich an Bedeutung.

Der diesbezügliche Produktname „**Ecological Transport Service (ETS-Elbe)**“ ist dabei Programm. ETS bietet als Erweiterung der bestehenden und gut genutzten Elbe-Container-Linie ECL 2000 die Möglichkeit, für Übersee bestimmte Güter aus der Tschechischen Republik aufzunehmen und in Nutzung der drei Verkehrsträger kostengünstig und umweltfreundlich zu transportieren. Dieser, von der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH angebotene Dienst wird in Kooperation mit der Deutschen Binnenreederei GmbH sowie den tschechischen Reedereien CSPL a.s. und EVD s.r.o. durchgeführt.

Ausgehend von der Grundüberzeugung, dass eine Wirtschaftsförderung eben wirtschaftlichen und nicht politischen Befindlichkeiten entsprechen muss, beklagte der **Leiter Kaufmännische Dienste Wacker Chemie GmbH, Herr Ralph Hirschfeld-Spilker**, die nach wie vor stiefmütterliche Behandlung der Binnenwasserstraße Elbe bezüglich ihrer Ertüchtigung für einen ökologisch wie ökonomisch vorteilhaften Schiffsverkehr. Die für sein Unternehmen in Nünchritz an der sächsischen Elbe auf eingangs- wie ausgangsseitig mit 70.000 t p.a. bezifferte Gütermenge wurde infolge des durch die Bundesregierung verfügten Unterhaltungsstopps an der Wasserstraße Elbe im Jahr 2003 nur zu 15,7 % per Binnenschiff transportiert, was zu deutlich höheren Transportkosten für das Unternehmen führte. Angestrebt und in den ersten vier Monaten 2004 auch annähernd erreicht, ist ein Binnenschiffanteil von 50 % am gesamten Transport-Mix. Ungeteilte Zustimmung fanden die generalisierenden Ausführungen von Herrn **Hirschfeld-Spilker**, wonach Wirtschaftsansiedlungen – auch gerade mit Blick auf die Osterweiterung der EU – nicht ohne ein exzellentes Logistikumfeld stattfinden.

„Große Logistikzentren auf der Grünen Wiese, die meist nur einen Verkehrsträger präferenzieren und somit auch mit dessen Stärken und vor allem Schwächen auf Dauer leben müssen, stehen zunehmend für die alte Welt einer „Entweder – Oder“-Verkehrsmittelwahl.

Die neue Welt in der Transport- und Umschlagslogistik bestimmt sich durch Konzepte des „Sowohl – Als auch“ und definiert sich durch eine sinnvolle, optimale Kombination aller möglichen Verkehrsträger; **hierbei drängen sich Binnenhäfen als „geborene“ Umschlagszentren geradezu auf!**

Denn in internationale Logistiknetzwerke eingebunden verknüpfen sie effizient den Schienen-, Straßen- und Wasserweg miteinander. [HEINRICH/SHV]

## SÄCHSISCHE PARLAMENTARIER FORDERN:

### **Gesamte Elbe muss ganzjährig 1,60 m tief sein!**

Den herzlichen Dank für die Einladung zum 1. Parlamentarischen Abend des SHV sprach namens der zahlreich anwesenden Mitglieder des Sächsischen Landtages Frau **Gesine Matthes, stv. Vorsitzende des parlamentarischen Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr**, aus.

In ihrem, mit viel Beifall bedachtem, Grußwort an die über 130 Teilnehmer wurde ein klares Bekenntnis zur Unverzichtbarkeit des Erhaltes der Wasserstraße Elbe für die Gewährleistung eines ökonomischen wie umweltverträglichen Binnenschifftransportes für wachsende Gütermengen gegeben:

„Das Binnenschiff ist der kostengünstigste und umweltverträglichste Verkehrsträger im Massengut- und zunehmend auch im Containerverkehr.

In Sachsen ist die „Strasse“ der Binnenschiffer zu den Seehäfen und als Anbindung an Mittel-und Osteuropa die Elbe. Diese „Strasse“ muss, um wirtschaftlich befahrbar zu sein, an 345 Tagen pro Jahr durchgängig 1,60 m tief sein. Das ist in Sachsen gegeben.

Das Land Sachsen engagiert sich nicht nur für seine Elbe sondern auch über die Landesgrenze hinaus. Zum Beispiel in den tschechischen Häfen Decin und Lovosice. Der geplante Bau der 2 Staustufen zwischen Usti und der Bundesgrenze ist jedoch eine inner-tschechische Angelegenheit.

Das Sächsische Ministerium für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) wird jedoch wachsam verfolgen, dass diese Staustufen, wenn sie gebaut werden, hochwasserneutral für Sachsen sind.

Die im Bundesverkehrswegeplan 92 festgelegten, die Elbe betreffenden Maßnahmen sind noch nicht alle abgearbeitet. Das betrifft in Sachsen die Instandhaltung der Erosionsstrecke ab Torgau, in Sachsen-Anhalt die Instandsetzung der Magdeburger Stadtstrecke und in Niedersachsen die Instandsetzung der Reststrecke ab Dömitz.

Die beiden letzteren Maßnahmen sind im vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes nicht mehr vorgesehen. Rot-Grün streicht also diese Ziele aus 1992, ohne sie umgesetzt zu haben.

Das SMWA wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, diese Maßnahmen in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

Bei all diesen positiven Meinungen gibt es jedoch auch Stimmen welchen den Ausbau des Schienenverkehrs für sinnvoller, nachhaltiger und wirtschaftlicher halten und der Umweltschutz spielt auch im Hinblick auf den Hochwasserschutz neben der Wirtschaftlichkeit eine große Rolle.

Nutzen wir die Gelegenheit heute Abend Argumente auszutauschen und uns gegenseitig zu informieren.

In diesem Sinne bedanke ich mich nochmals für ihre Einladung, wünsche uns interessante Gespräche und Ihnen immer die nötige Menge Wasser unterm Kiel.

Ahoi !“ [MATTHES/RED]

## **WORKSHOP DES SHV IN DECIN (CZ):**

### **Bekanntnis zu Europa heißt auch Bekenntnis zur Wasserstraße Elbe**

Wenige Tage nach dem offiziellen Beitritt der Tschechischen Republik zur Europäischen Union veranstaltete der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V. (SHV) im Rahmen der Europawoche 2004 einen von über 100 Vertretern aus Wirtschaft und Politik überaus gut besuchten Workshop in Decin.

Unter dem Motto “CZ willkommen in der EU” fand diese repräsentative Veranstaltung flankierend zum erstmalig in der Tschechischen Republik tagenden Verkehrsausschuss des deutschen Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BöB) statt. Herzlich begrüßt durch den Bürgermeister von Decin, Herrn **Vladislav Raska**, im bis auf den allerletzten Platz besetzten Saal des Hotels Česká Koruna (Böhmische Krone) wiesen unisono alle Vortragenden auf die Unerlässlichkeit leistungsfähiger Verkehrswege und trimodaler Umschlagplätze zur Sicherung erfolgreichen Wirtschaftens hin.

Sowohl der Hetmann des Bezirkes Usti n.L. (Aussig), Herr **Jaroslav Foldyna**, als auch der Präsident des BöB und Vizepräsident des Europäischen Verbandes der Binnenhäfen Herr **Erich Staake** sowie der Sekretär für den Transeuropäischen Verkehrskorridor IV, Herr **Herwig Nowak**, unterstrichen nachhaltig in ihren Vorträgen, dass der mit dem erfolgten Beitritt der Tschechischen Republik in die EU weiter stark zunehmende grenzüberschreitende Güterstrom auf umweltschonendste Weise nur unter einer wesentlich stärker einzubeziehende und weiter für die Schifffahrt zu ertüchtigende Wasserstraße Elbe/Labe bewältigt werden kann. Die Elbe selbst als Verkehrsader – und eben nicht nur die Häfen sowie Straßen und Schienen – ist integrativer Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrskorridors IV. Dringlich

wurde auch von den anwesenden Vertretern tschechischer und deutscher Unternehmen eine Verbesserung der Elbe-Schifffahrtsbedingungen, zu denen auch der geplante Bau zweier Stauwehre zwischen Usti n.L und Hrensko gehört, gefordert.

Dabei ist sich die Fachwelt in beiden Ländern längst einig, dass diese Baumaßnahmen sowohl völlig hochwasserneutral sind als auch verkehrswasserbauliche und ökologische Belange miteinander vereinbaren. „Unser größter Feind ist der Umweltterrorismus“ durch selbsternannte „Freunde der Elbe“ – so emotional geladen der Hetman von Usti n.L. – deren sachlich unbegründete Verteufelung jeglicher Unterhaltungs- und Baumaßnahmen am Fluss zur Beförderung des umweltschonendsten Verkehrsmittels Schiff von den Medien auch meist noch unkritisch als vermeintliche Wahrheit verbreitet wird.

Die Politik in Nordböhmen ist **für** die vorgesehenen Verbesserungen der Wasserführung in der Elbe/Labe, zumal die noch zu errichtenden Stauwehre sehr umwelteinfühlsam aufwändig geplant worden sind. Das nur eine zuverlässig ganzjährig von Hamburg bis Melnik und darüber hinaus befahrbare Wasserstraße Elbe für die exportierenden Unternehmen in Böhmen im Rahmen des kombinierten Verkehrs europäische Wettbewerbsfähigkeit und damit Beschäftigung sichert, wurde sowohl vom Managing Director von Skoda-Tatra Forwarding a.s. **Jaroslav Tvrđý** als auch vom Chef der in Prag ansässigen Privateisenbahngesellschaft ITL **Jan Nebeský** nachhaltig begründet und beispielhaft vorgestellt.

Kapitän **Detlef Bütow**, Vorstandsvorsitzender des SHV und Geschäftsführer von der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH/Cesko-saské pristavy s.r.o. konnte zum Abschluss des äußerst produktiven Workshops Brandneues zur Belebung des Wasserweges Elbe/Labe verkünden: Seit dem 15. April diesen Jahres führt sein Unternehmen in Kooperation mit der CSPL einen Feeder-Liniendienst zwischen den CZ-Häfen Decín und Lovosice und den sächsischen Häfen Dresden, Riesa, Torgau mit Anschluss an die Elbe-Container Linie ECL 2000 durch, mit dem bereits in den ersten Tagen 115 TEU vom LKW auf das Binnenschiff geholt werden konnten. [HEI/RED]

## **SHV-FACHEXKURSION AN DIE DONAU:**

### **Viel Interessantes in Bratislava und Gabčíkovo (SK)**

Wüssten Sie auf Anhieb, welche Stadt bis 1784 die Hauptstadt Ungarns war oder wo Maria Theresia als Königin gekrönt wurde? Im „Spontan-Mini-Quiz“ wurden solche Fragen den SHV-Fachexkursanten bereits im Bus von **Prof. Fritz Heinrich** gestellt – als letzte Fitnessübung vor der Bekanntschaft mit der slowakischen Metropole und ihrem Hafen sowie dem Energiekomplex Gabčíkovo an dem hier staugeregelten Donaukanal neben der naturbelassen freifließenden Donau.

Nach mehrfach grenzüberschreitender Fahrt – aber nun völlig innerhalb der erweiterten EU – schloss sich nach herzlicher Begrüßung incl. Willkommenstrunk durch **Juraj Bohunský** und seinen Mitstreitern von der **Slowakische Schifffahrt und Häfen AG – Division Hafen Bratislava** gleich eine 3stündige Besichtigung des imposanten Donauhafens mit seinen 3 Hafenbecken, dem Ölkai, der Ro-Ro-Anlage sowie des Schwerstgutumschlagplatzes und des weitverzweigten Container Terminals an. Aus dem Munde von Herrn Bohunský waren sehr viele Details zur Leistungsfähigkeit dieses slowakischen trimodalen Umschlagplatzes zu erfahren:

- Kapazität des Hafens 3 – 3,5 Mio. t p.a., in dem sich 22 Kräne (3,2 t bis 35,0 t) drehen
- Umschlag von Schwer- und Überdimensionalgut. Umschlagmöglichkeit von Einzelstücken bis zu einem Gewicht von 560 t (mit zwei 300 t-Brücken)
- Containerterminal. Umschlag von Containern der Reihe ISO 1C bis A.

Gütersammeldienst, Füllung und Entleerung der Container, Güternachlauf zu den Kunden.

Überprüfung, Instandhaltung, Reparaturen und Reinigung der Container.

- Öffentliches Zolllager mit einer Fläche von 4.600 m<sup>2</sup> und einem überdachten Umschlagplatz, Abwicklung der Zolldeklaration

- Mineralölumschlag von und in die Tankkähne ohne Zwischenlagerung.

Umschlag von chemischen Flüssiggütern

- Ro-Ro Anlage, spezialisiert auf den Umschlag von Straßenfahrzeugen mit einem Einzelgewicht bis zu 60 t.

Nicht minder beeindruckend war die Fachexkursion zur Donau-Staustufe und Energiekomplex Gabčíkovo, wo die SHV-Fachexkursanten bei herrlichem Sommerwetter auf dem Schleusendamm und hoch oben im Leitstand der Anlage von **Dipl.-Ing. Stolicny**, Betriebsleiter bei **Slovensky vodohospodarsky podnik** ausführlich zu Bau und Funktionalität dieses gewaltigen Regulierungsbauwerkes unterrichtet wurden. Seit Fertigstellung dieser, auf über 25 km Länge ca. 200 Mio. m<sup>3</sup> Wasser stauenden Anlage neben der weiter durch Auenwälder freifließenden Donau, gibt es stromauf in Bratislava keine verheerenden Überschwemmungen mehr, läuft die Schifffahrt ganzjährig mit voller Abladung, werden die Auenwälder über den Komplex in Cunovo mit genügend Wasser versorgt und so in ihrer geschützten Natürlichkeit erhalten. Darüberhinaus wird im Energiekomplex Gabčíkovo ohne Lärm und Staub, ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen, ohne Radioaktivität eine Menge Elektroenergie erzeugt, welche etwa 11 % des Gesamtbedarfes der Slowakischen Republik deckt. So lässt sich Ökologie und Ökonomie also gut verbinden.

Angesichts dieser erreichten Einheit von Natur und Wirtschaft warf sich dann auch die Frage auf, warum wohl geplante Elbe-Stauwehre in Nordböhmen von selbsternannten „Freunden des Flusses“ generell verteufelt werden und warum die Projektanten eine mögliche Elektroenergie-Erzeugung z.Zt. aufgegeben haben!

[FH/RED]

## **FLACHGEHENDER SCHUBVERBAND MIT SCHAUFELRAD-ANTRIEB:**

**Auch dem Fluss angepasste Schiffe brauchen tiefes Wasser!**

Vor Vertretern des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit, des FZ Jülich in Vertretung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) sowie der Fach-

presse und eingeladenen Reedern stellte die Schiffbau Versuchsanstalt Potsdam GmbH (SVA)

und die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) am 2. Juni 2004 in Potsdam-Marquardt abschließend ihre im Rahmen des Forschungsprojektes „Untersuchungen für einen flachgehenden Schubverband mit Schaufelradantrieb“ erzielten Ergebnisse dar.

Das Ziel des Forschungsprojektes, welches vom BMBF gefördert wurde, bestand im wesentlichen in der Klärung der Frage, ob durch den Einsatz eines mit heckseitigem Schaufelradantrieb versehenen flachgehenden Schubverbandes auf der Elbe wirtschaftlich Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf das ökologisch günstigere Binnenschiff zusätzlich ermöglicht werden kann.

Im Forschungsprojekt wurde untersucht, ob durch den seit ca. 200 Jahren bekannten und genutzten Schaufelradantrieb ein wirtschaftlicherer Verkehr gegenüber den im Einsatz befindlichen flachgehenden Schubverbänden mit Propeller auch bei Niedrigwasser möglich ist.

Typisch für den Einsatz auf der Ober- und Mittelelbe ist das Stromschubboot Elbe (Tiefgang 0,85 m) mit dem Schubleichter TC 1000 (Leertiefgang 0,43 m) als Verband. Dieser Verband wurde als technischer Ausgangspunkt für die Untersuchung gewählt. Der Propellerantrieb des Stromschubbootes SSS Elbe wurde durch den modellierten Schaufelradantrieb (Patentschaukelrad) ersetzt und gleichzeitig wurde, um eine gleichmäßige Zuströmung zu erreichen, die Heckschiffsform verändert. Die Modelle Schubboot und Leichter wurden im Maßstab  $\lambda = 7,68$  gebaut. Es wurden Freifahrtversuche mit den Patentschaukelrädern, Widerstands- und Propulsionsversuche unter Tief- und Flachwasserbedingungen für den Schubverband mit Schaufelradantrieb, Manövrierversuche unter Tiefwasserbedingungen für den Verband mit Schaufelradantrieb und vergleichende Untersuchungen unter Tief- und Flachwasserbedingungen für einen Schubverband durchgeführt.

Alle Versuchsreihen waren erfolgreich und konnten im Modell die technische Realisierbarkeit eines Schubverbandes mit Schaufelradantrieb unter Flach- und Tiefwasserbedingungen beweisen. Leistungsverbesserungen von 6 % bis 16 % konnten dabei unter verschiedensten Wassertiefen und Fahrtgeschwindigkeiten beim Transport von 1000 t Frachtgut im Kanal der SVA Potsdam und in der Flachwasserrinne der Technischen Universität Berlin ausgewiesen werden.

Eine mögliche Schubkrafteinsparung durch den Schaufelradantrieb unter den realen Fahrtbedingungen auf der Elbe von durchschnittlich ca. 8 % gegenüber dem konventionellen Propellerantrieb bedeutet eine adäquate Senkung des Kraftstoffverbrauchs.

Da beim konventionellen Antrieb der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten des Schiffes ca. 23 % beträgt, liegt die Gesamtkostenreduzierung durch Treibstoffeinsparung bei 3,5 %. Dieser Berechnung liegt die Annahme zugrunde, dass alle anderen Kosten konstant sind. Die durch Entwicklung und Bau eines heckradgetriebenen Schubschiffes anfallenden Kosten bzw. deren Amortisation wurden dabei nicht einbezogen. Ebenfalls wird dabei außer Acht gelassen, dass bei niedrigen (unter 1,60 m) Wasserständen bedeutend weniger Gütermengen transportiert werden können.

Damit ergibt sich für die Gesamtkostenbetrachtung eines Containerrundlaufes (20' Container) Hamburg-Riesa-Hamburg lediglich eine Reduzierung um rechnerisch 2,25 %!

Die Realität des Marktes besteht nun aber darin, dass Unternehmen ihren Gütertransport auf andere Verkehrsträger nur dann verlagern, wenn die Kostenersparnis bei gleicher Transportmenge mindestens 10 % gegenüber dem status quo beträgt.

Daraus folgt, dass der Schaufelradantrieb beim Schubverband auf der Elbe keinen nennenswerten wirtschaftlichen Nutzen bringt. Eine Neukonstruktion/Neubau eines Schubbootes mit Schaufelradantrieb erscheint damit wirtschaftlich nicht machbar; zusätzliches Güter-Verlagerungspotenzial vom LKW auf das Binnenschiff ist damit am Markt real nicht zu erschließen.

**Festzuhalten bleibt daher:** Es muss an den Vorgaben des alten Bundesverkehrswegeplanes 1992 festgehalten und die Fahrinne der Elbe entsprechend in Stand gehalten werden. Dabei unterstreicht ein Blick auf die Güterverkehrsentwicklung von Deutschland nach der Tschechischen Republik die Dringlichkeit der Sicherung dieser minimalen Fahrwasserbedingungen.

Betrag der Güterfernverkehr per Binnenschiff 1997 hier 1,1 Mio. t, so weist die mit dem EU-Beitritt von CZ realistische Prognose für 2015 mindestens die Notwendigkeit von 3,2 Mio. t per Elbe-Binnenschiff zu befördernde Gütermenge aus. [HEINRICH/SCHMUTZER]

## **ELBSCHIFFFAHRTSTAG 9./10.09.2004**

„Wasserstraße Elbe – Tschechiens Weg in die EU“

In der langen Tradition des Elbschiffahrtstages wird das in zweijährigem Rhythmus stattfindende Treffen Binnenschiffahrt orientierte Vertreter aus Politik, Verwaltung und

Wirtschaft erstmals an einem Elbe anliegenden Tagungsort außerhalb Deutschlands zusammenführen.

Nach der EU-Osterweiterung am 1. Mai 2004 wollen die Veranstalter mit der Wahl von Decín als Tagungsort verdeutlichen, dass der nicht zuletzt mit dem EU-Beitritt Tschechiens zunehmende innereuropäische Güterverkehr nur unter stärkerer Nutzung der jahrhundertealten Binnenwasserstraße Elbe bewältigt werden kann, vorausgesetzt es werden Maßnahmen zu Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse weitergeführt. [VFE/HIRSCH]

### **73. SHV –WIRTSCHAFTSTREFFEN:**

#### **TFG Transfracht in Bewegung**

Nachdem die wiederum sehr zahlreich erschienenen SHV-Mitglieder am 30. März 2004 in einer Halle am Nordkai des Alberthafens erst einmal die spektakuläre Montage einer 341 Tonnen schweren SIEMENS-Dampfturbine bewundern konnten, die eben komplett nur per Schiff via Elbe ihren Weg nach Fernost antreten kann, stellte sich im Klublokal „Maschine“ die **TFG Transfracht international** als neues SHV-Mitgliedsunternehmen vor.

Herr **Frank Gedat** präsentierte anschaulich sein weltweit erfolgreich tätiges Unternehmen in Wort und Bild: „Kerngeschäft der Transfracht International (TFG) ist es, gute Verbindungen zu schaffen: Von den deutschen Seehäfen direkt zum Endempfänger in das europäische Hinterland, und vom Urverlader zu allen deutschen Seehäfen. Am 31.07.1969 beginnt die Firmengeschichte – rundum eine Erfolgsstory, ob in Jahren, in Containern, in Kilometern oder in Aufträgen gerechnet.

Für die langjährige Pole Position im Seehafenhinterlandverkehr gibt es gute Gründe: Zum einen stammt TFG – als Tochter der DB Cargo AG und der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA) – aus gutem Hause. Zum anderen verfügt sie über mehr als drei Jahrzehnte Praxis im kompetenten Umgang mit den unterschiedlichsten Anforderungen der Transport- und Logistik-Branche. Im Laufe der Zeit ist einfach alles, was Märkte zu bieten und zu transportieren haben, von TFG-Mitarbeitern in Bewegung gesetzt worden. Gefährliches wie leicht brennbare oder giftige Chemie-Erzeugnisse, eher Alltägliches wie Autos, Maschinen, Textilien und Uhren, aber auch sehr viel Nichtalltägliches wie Tortendekorationen, Papier für Banknoten und sogar Hinkelsteine (für den Flughafenausbau in München).“

Die TFG transportiert mit ihrem Albatros Express mehr als 120mal pro Woche Güter von den Seehäfen zu 15.000 Orten in den deutschen Wirtschaftszentren. Hoffen wir, dass das TFG Netzwerk in naher Zukunft für den Osten der deutschen Republik neben Leipzig und Berlin auch ein **Albatros Express Terminal im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt** ausweist und

effizient in dieser leistungsfähigen trimodalen Verkehrsschnittstelle betreibt. [TFG/RED]

### **NEUE MITGLIEDER DES SHV:**

#### **Willkommen an Bord !**

Im II. 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:

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

FAX: 0351-4216429

Herr Reinhard Weller

Herr Rüdiger Stecher

Cossebauder Str. 18

E-Mail: info@mt-wpg.de

01157 Dresden

\* Fa. Creativ Studios

Tel.: 02191-4608307

Herr Bernd Lange

FAX: 02191-4614239

Steckenberger Str. 5

E-Mail: BLange.4711@aol.com

42859 Remscheid

Internet: www.creativ-studios.de

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

- 25.06.2004      SHV/SBO-„After work summer-party“ am Historischen Terminal des  
**16.30 Uhr**      Alberthafens Dresden-Friedrichstadt
- 03.08.2004      78. SHV-Wirtschaftstreffen „Unter dem Neumarkt in Dresden am alten  
**19.00 Uhr**      Frauentor“; zu Gast bei Fa. Real Estate Service GmbH und beratende  
Ingenieure Schaaf GmbH
- 17.08.2004      79. SHV-Wirtschaftstreffen mit dem Wirtschaftsförderverein Torgau und  
**15.00 Uhr**      Exklusiv-Besuch der Sächsischen Landesausstellung „Glaube und  
Macht“ in Schloss Hartenfels Torgau
- 09./10.09.04      80. SHV-Wirtschaftstreffen im Rahmen des Elbschiffahrtstages im  
Schützenhaus in Decin (CZ)

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

- \* *Das unfehlbare Mittel, Autorität über die Menschen zu gewinnen, ist sich ihnen nützlich zu machen.* [Ebner-Eschenbach]
- \* *Ruhm und Ruhe sind Dinge, die nicht zusammen wohnen können.* [Lichtenberg]
- \* *Wer immer mit dem Strom schwimmt, erreicht niemals die Quelle.* [Volkspruch]
- \* *Jeder will alt werden, aber keiner will es sein.*  
[Held]



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)