



DER OBERELBE

HAFENBRIEF

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 33, 2/2006

100. SHV-WIRTSCHAFTSTREFFEN:

Mit Pauken und Trompeten in die Festung

Nachdem sich die April-Fluten der Elbe wieder auf die 5 m-Marke des Dresdner Pegels zurückgezogen hatten, konnte das **100. Wirtschaftstreffen** des SHV am 23. Mai d. J. als herausragende Jubiläumsveranstaltung an historischem Ort begangen werden. Treffpunkt für die 140 erschienenen Mitglieder und Gäste des SHV war zunächst das unter der heutigen Brühl'schen Terrasse erhaltene „Ziegeltor“ der alten Stadtbefestigung. Hier gestalteten die jungen MusikerInnen des **Fanfarenzuges Dresden e.V.** unter Stabführung von Frau Schütze einen beeindruckenden musikalischen Empfang und geleiteten danach mit Pauken und Trompeten den Festzug der Teilnehmer ins Innere der **450jährigen Festungsanlage Dresden**.

Über Gewölbe einer einstigen steinernen Grabenbrücke ging es in eine der drei von Festungsbaumeister Paul Buchner in der Renaissancezeit geschaffenen Kasematten. Nach der herzlichen Begrüßung der Gäste – unter ihnen der tschechische **Generalkonsul Podivinsky** und **Ministerialdirigent Dr. Rohde** vom SMWA – durch den Vorstandsvorsitzenden des SHV, **Kapitän Detlef Bütow**, dankte **Prof. Dr. Fritz Heinrich** den SHV-Mitgliedsunternehmen, durch deren finanzielle Unterstützung diese Festveranstaltung befördert werden konnte:

Hülskens Wasserbau GmbH & Co.KG,
STRABAG AG,
Scholz Recycling GmbH,
ELG-Eisenlegierungen Handelsgesellschaft mbH,
ITL Eisenbahngesellschaft mbH,
Kalmar Flurförderzeuge Vertriebs GmbH,
ESF-Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH,
Merbt Personaldienstleistungen,
Westfracht Spezialverkehre,
Megat Bau GmbH und
Rölfs WP Partner AG.

Letztere präsentierte sich wie auch die Kalmar Industries an diesem Abend mit ihrem Leistungsspektrum.

Beeindruckend war auch im historischen Ambiente der Buchner Kasematte sowohl das konzertante Spiel und die showmäßige Rhythmik des **Fanfarenzuges Dresden** als auch die durch dessen Vereinsvorsitzenden **Rolf Hilbig** den Zuhörern vermittelte Leistungsbereitschaft und Ausdauer der jungen Musikanten. Ihnen galt herzlicher Beifall, mit dem auch die im Stil der Renaissance gekleidete **Festungskommandantin Ruszwurm** (alias Jutta Nestler) begrüßt wurde. An ihrer Seite machte es dann Vergnügen, durch Kanonenhöfe, Wachstuben, Basteien und Postenstellungen zu gehen und dabei aus dem Munde dieses „Weißbildes“ manch Ergötzliches aus damaliger Festungszeit zu erfahren. Den Unternehmern von heute bot sich indessen in einer weiteren Kasematte ein vom Radebeuler **Verein für historische Waffen** ermöglichtes **Schießen mit Pfeil und Bogen** auszuprobieren – natürlich wettkampfmäßig mit Siegern und Preisen.

Traditionsgemäß wurde auch das 100. Wirtschaftstreffen in dieser anregenden Atmosphäre altehrwürdiger Festungsmauern intensiv genutzt, bei „gut Speis' und Trank“ so manche neuen

Geschäftskontakte herzustellen und bestehende aufzufrischen. [HEI]

CZ-GENERALKONSULAT, SHV und IHK:

„Wasserstraße Elbe – ein unverzichtbarer Verkehrsweg für Sachsen und Tschechien“

Auf einer ganztägigen Informationskonferenz des Generalkonsulates der Tschechischen Republik, der Industrie- und Handelskammer Dresden sowie des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins am 29. Mai 2006 sprachen namhafte Fachexperten über die Bedeutsamkeit der Wasserstraße Elbe sowohl als Transportweg für die verladende Wirtschaft als auch als wichtige Komponente der Standortsicherung für wettbewerbsfähiges Wirtschaften in Mitteldeutschland und der Tschechischen Republik.

Generalkonsul Tomas Podivinsky verdeutlichte bereits in seiner Begrüßung der zur Informationskonferenz zahlreich erschienenen Vertreter von Wirtschaft, Politik und Medien, welche einmaligen Naturschönheiten im Elb-Cañon zwischen Lovosice und Pirna für kommende Generationen erhalten werden können, wenn der umweltfreundlichste Verkehrsträger Binnenschiff durch eine leistungsfähige, naturnahe Wasserstraße in weit größerem Maße als zur Zeit an der Bewältigung des gravierend wachsenden Güterverkehrs zwischen der Tschechischen Republik und Deutschland beteiligt werden kann.

Die in Tschechien und Sachsen geschaffenen modernen trimodalen Umschlagskapazitäten (Umschlag Wasserstraße/Schiene/Landstraße) können nur voll wirksam zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Wasserstraße Elbe genutzt werden, wenn diese ganzjährig wirtschaftlich befahrbar ist. Die getätigten Investitionen erfolgten unter der Annahme, dass die Elbe gemäß Bundesverkehrswegeplan von 1992 ausgebaut wird und an 345 Tagen mit mindestens 1,60 m Fahrrinntiefe von Schöna bis Geesthacht/Hamburg für die Schifffahrt verfügbar ist. Dies wurde durch veränderte bundespolitische Entscheidungen nicht nur nicht erreicht, sondern durch den nach dem Hochwasser 2002 verfügten totalen Stopp aller Unterhaltungsarbeiten am Fluss wurden die Schifffahrtbedingungen dramatisch verschlechtert.

In der Folge wanderte Schiffsraum von der nunmehr nur unwirtschaftlich befahrbaren Elbe in die Fahrtgebiete mit stabilen Wasserverhältnissen (Kanäle/stauregulierte Mosel, Neckar und Rhein) ab, sodass gegenwärtig in Größenordnung **Schiffstransportausfälle** auf der Oberelbe infolge fehlenden Schiffsraumes zu verzeichnen sind.

Allein 2005 betrogen sie für Riesa/Dresden/Torgau knapp 200.000 t. Statt der dafür benötigten ca. 165 Binnenschiffe waren etwa 9.750 Lkw zusätzlich auf der Straße nötig. Unisono unterstrichen sowohl der **Präsident der IHK Dresden, Hartmut Paul**, als auch die Repräsentanten der grenzüberschreitenden verladenden Wirtschaft, wie z.B. Geschäftsführer der Scholz Recycling **Andreas Steinke**, dass die weitere Verzögerung einer an den moderaten Tauchtiefenzielen des Bundesverkehrswegeplanes von 1992 orientierten Instandhaltung und Ertüchtigung der Elbe progressiv wachsenden Transport auf der Straße (die Eisenbahn ist derzeit nicht weiter aufnahmefähig) und damit insgesamt pro Gütertonne und Transportkilometer immens anwachsenden Schadstoffausstoß wie Energieverbrauch einerseits, gleichermaßen aber auch streckenweise fortschreitende Sohlenerosion z.Zt. noch grünender und blühender Uferabschnitte sowie Auenwälder andererseits provoziert.

Stauwehr Decin befördert Schifffahrt und Naturerhalt

Das nicht über Seehäfen verfügende EU-Binnenland Tschechische Republik benötigt zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit seiner Wirtschaftsstandorte ganzjährig verlässliche Verkehrswege gerade nach Deutschland und besonders via Hamburg, Bremen und die ARA-Häfen in die Welt!

Nach Unterlagen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost betrug der Güterverkehr auf der Elbe zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik im Jahr 2005 insgesamt 1.250.000 t – eine Menge, für deren Transport über 75.000 (!!) Lkw zusätzlich die Straßen belastet hätten.

Vorsichtige Hochrechnungen beziffern für 2015 die notwendig auf der Elbe zwischen Decin und Dresden zu transportierende Gütermenge auf ca. 4 Mio. Tonnen. Der geplante Bau der Staustufe Decin am CZ-Elb-Km 98,98, unterhalb des CSP-Hafens in Decin-Loubi, wird dazu beitragen, die Elbe-Schifffahrtsbedingungen zu verbessern. Diese Baumaßnahmen sind sowohl völlig hochwasserneutral als auch in verkehrswasserbaulichen und ökologischen Belangen miteinander vereinbar.

Eindrucksvoll überzeugend wurde dies durch **Miroslav Sefera**, Direktor in der Wasserstraßenverwaltung Prag, mittels eines Kurzfilmes dargelegt, welcher per Realaufnahmen

(Ist-Zustand) und Computeranimation (nach Bau des Stauwehres) die aufwändig in der Vergangenheit optimal geplante Lösung vermittelte.

Die Stauregulierung mittels des geplanten hydraulischen Klappwehres garantiert in Tschechien sowohl eine Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen – orientiert an den 1992er Ausbauzielen für den deutschen Teil der Elbe – als auch die Erhaltung der ökologisch hochwertigen Gewässerlandschaft verbunden mit einer Elektroenergieerzeugung, die weder CO₂ noch

Radioaktivität entstehen lässt, noch die einmalige Landschaftskulisse des Elb-Cañons mit Windrädern „verspargelt“!

Immerhin werden durch die Naturkraft des fließenden Elbe/Labe-Wassers 72.500 MWh bei einer installierten Leistung von 11,2 MW erzeugt; eine Strommenge, mit der der Elektroenergiebedarf der Stadt Decin gedeckt werden wird!

Die Investitionsaufwendungen werden (Strompreise von 2006 angenommen) in ca. 7 Jahren zurückgeflossen sein.

Regierungsdirektor Jochen Koop von der Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz legte – gleichermaßen wie **Vaclav Jirasék**, Direktor von Povodi Labe in Hradec Králové – dar, dass Eingriffe in Ökosysteme beim Bau von Stauwehren durchaus nicht nur negative Konsequenzen nach sich ziehen müssen, sondern auf neue Art auch bereichernde Balancen in Fauna und Flora gesichert werden können.

Schlussfolgerungen der Fachkonferenz

Kpt. Detlef Bütow konnte als Moderator der Gesamtkonferenz folgendes Resümee aus Fachvorträgen und lebhafter Diskussion ziehen:

1. Die Elbe/Labe ist als internationaler Verkehrsweg zur Natur erhaltenden Bewältigung wachsender Güterverkehrsströme auch für die Zukunft unverzichtbar.
2. Beim Wegfall des ganzjährig wirtschaftlich zu nutzenden Verkehrsweges Elbe/Labe würde sich die Standortqualität besonders für die Weltmarkt abhängigen Unternehmen in Mitteldeutschland und der Tschechischen Republik erheblich verschlechtern; ihre Wettbewerbsfähigkeit in der EU wäre nachhaltig negativ belastet.
3. Angesichts anhaltender Tatenlosigkeit der deutschen Politik bei der dringend notwendigen Ertüchtigung der Wasserstraße Elbe von Cuxhaven bis zur Grenze D/CZ fordert die Wirtschaft diese auf, zeitnah zu sichern, dass Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen vollzogen werden, die abstrichlos eine Fahrrinntiefe von 1,60 m an mindestens 345 Tagen im Jahr bei einer Fahrrinnenbreite von 50 m sichern.
[RED/HEI]

AUFRUF AN POLITIKER:

„Entwickelt Elbe und Saale zu leistungsfähigen Lebensadern!“

Industrie- und Handelskammern aus Sachsen-Anhalt, der Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt, der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes und die Kammerunion Elbe/Oder hatten am 14. Juni 2006 zu einem **„Wasserstraßendialog“** auf die Mittel- und Oberelbe bei Magdeburg eingeladen, bei dem auch der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein und Repräsentanten der verladenden Wirtschaft sowie von Reedereien vertreten waren.

Zwei Tage vorher (12.06.2006) hatte der **BUND in einer Pressemitteilung** „die Entscheidung von Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee begrüßt, auf den Ausbau der Mittel- und Oberelbe zu verzichten Glaubwürdig wird dieser Vorstoß jedoch erst, wenn auch die sogenannten Unterhaltungsmaßnahmen zum Erreichen der ganzjährigen Fahrrinntiefe von 1,60 m aufgegeben werden.“ !!!

Angesichts der aktuellen Spekulationen über einen vermeintlichen Kuhhandel zwischen SPD-geführten Verkehrsministerium und SPD-geführten Umweltministerium bezüglich möglicher Totalvernachlässigung von Mittel- und Oberelbe zugunsten weiterer Vertiefung der Elbe zwischen Cuxhaven und Hamburg (Artikel im „Spiegel“ Nr. 24/2006) verabschiedeten alle anwesenden Verbands- und Unternehmensvertreter einmütig einen **AUFRUF AN DEN LANDTAG VON SACHSEN ANHALT**, in dem es heißt:

„Die Teilnehmer des Wasserstraßendialoges vom 14. Juni 2006 fordern schnelle politische Entscheidungen für die Entwicklung von Elbe und Saale zu leistungsfähigen Lebensadern. Im Rahmen eines integrativen Konzeptes für das gesamte Elbstromgebiet geht es um die nachhaltige Sicherung von Leben, Arbeiten und Ökologie in diesem bedeutenden Wirtschaftsraum. Elbe und Saale müssen so zu wichtigen Lebensadern für Verkehr, Logistik und Tourismus in

Mitteldeutschland werden. Die Teilnehmer sehen in diesem integrativen Ansatz die Möglichkeit, die wirtschaftlichen, ökologischen und touristischen Potenziale entlang von Elbe und Saale noch besser in Einklang zu bringen.

Mit diesem Anliegen befinden wir uns in Übereinstimmung mit den **Grundsätzen der europäischen Verkehrspolitik**. Die **Ertüchtigung der Elbe und Saale als europäische Wasserstraßen** ist in diesem Kontext **notwendig und nachhaltig**.

Die Dialog-Teilnehmer rufen den Landtag von Sachsen-Anhalt auf, kurzfristig eine „Gemeinsame „Elbe/Saale-Erklärung“ zu verabschieden und die Landesregierung zu beauftragen, sich für eine **schnellstmögliche Beseitigung** der noch vorhandenen **Schwachstellen in Elbe und Saale** gegenüber der Bundesregierung einzusetzen. Gleichzeitig sollte hierzu vom Landtag Sachsen-Anhalt eine Initiative für ein gemeinsames Handeln mit den Bundesländern Sachsen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Hamburg sowie mit der Tschechischen Republik ausgelöst werden.“ [RED/IHK]

SHV AN STAATSEKRETÄRIN ROTH: **„Ausbau- und Wiederherstellungsmaßnahmen für Mittel- und Oberelbe dringlich eingefordert !“**

Angesichts anhaltender Tatenlosigkeit bei der zielstrebigem Wiederaufnahme dringlich notwendiger Unterhaltungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen am Gesamtlauf der Elbe zur Sicherung einer ganzjährig wirtschaftlich nutzbaren Fahrrinne – was übrigens auch integrativer Bestandteil wirksamen Hochwasserschutzes ist ! – sowie in den Vormonaten erhaltener lapidarer Antwortschreiben aus dem Haus von Bundesverkehrsminister Tiefensee, wandte sich der Vorstand des SHV im Vorfeld des im September 2006 in Riesa stattfindenden Elbschiffahrtstages nochmals dringlich an die Bundespolitik.

Im Brief des SHV an **Frau Parlamentarische Staatssekretärin Karin Roth** (SPD) heißt es: „Gerade für die gesamte schiffbare Elbe zwischen der Tschechischen Republik, dem mitteldeutschen Wirtschaftsraum und dem Seehafen Hamburg wird von unseren mit der Weltwirtschaft verbundenen Mitgliedsunternehmen erwartet, dass nunmehr zeitnah die Ausbauziele für diese Wasserstraße gemäß dem BVWP 92 realisiert werden. Sind doch im Vertrauen auf die durchgängige Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 1,60 m an 345 Tagen im Jahr und einer Fahrrinnenbreite von 50 m sowie einer damit wettbewerbsfähig zu kalkulierenden verlässlichen Schifffahrt in Mitteldeutschland und Nordböhmen umfangreiche Investitionen sowohl durch die verladende Wirtschaft als auch in den trimodalen Umschlagplätzen der Hafenbetriebe in den letzten 10 Jahren getätigt worden.

Nachdem wir uns in dieser Angelegenheit bereits im Februar 2006 an Herrn Bundesminister Tiefensee gewandt haben, erlauben wir uns nochmals im Namen unserer über 110 Mitgliedsunternehmen sehr eindringlich darauf aufmerksam zu machen, dass **ein weiteres Festhalten am Ziel der Wiederherstellung des Zustandes der Elbe-Fahrrinne bis 2010 „wie vor dem Hochwasser 2002“ sowohl die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen weiter gravierend einschränkt, getätigte Investitionen entwertet und bisher noch beabsichtigte neue Unternehmensansiedlungen bzw. Standorterweiterungen an der Mittel- und Oberelbe nachhaltig in Frage stellt**, als auch einer ökologisch günstigen Bewältigung des immens steigenden Güterverkehrs in den nächsten Jahren entgegen steht.

Wir bitten Sie, sehr geehrte **Frau Staatssekretärin Roth**, sich dafür einzusetzen, dass in Ausgestaltung des derzeit geltenden Koalitionsvertrages auch für die Mittel- und Oberelbe sehr zeitnah Ausbau- und Wiederherstellungsmaßnahmen realisiert werden, die eine **ganzjährig verlässliche und wettbewerbsfähige Güterschifffahrt wieder ermöglichen und nachhaltig sichern.**“ [SHV/RED]

EUROPAWOCHE 2006: **Trimodale Verkehrsstruktur als Standortfaktor**

Anregender für einen produktiven Gedankenaustausch zwischen Spitzenpolitikern und Wirtschaftsvertretern hätte der Ort für den in der Europawoche nun schon traditionellen **Workshop des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins** nicht gewählt werden können: Auf festem Fels hoch über der Mündung des Poltzen in die Labe/Elbe mit Blick auf die vulkanischen Kegel des Böhmisches Mittelgebirges war der Festsaal des weitestgehend wieder prächtig restaurierten Schlosses von Decin (Tetschen) bis auf den letzten Platz besetzt – und zwar von hochkarätigen Vertretern ihres jeweiligen Genres. Erschienen waren u.a. von Seiten der tschechischen Politik der Direktor der Abteilung Binnenschifffahrt des Prager Verkehrsministeriums, **Vit Simonovský**, Generalkonsul **Tomas Podivinski**, der Hejtman des nordböhmisches Bezirkes Usti n.L., **Ing. Jiri Sulc** sowie der Oberbürgermeister der Stadt Decin, **Ing. Vladislav Raska**, während die sächsische Politik durch **MdL Prof. Dr. Günter**

Bolick (CDU), Verkehrspolitischer Sprecher des Wirtschaftsausschusses des Sächsischen Landtages, repräsentiert war.

Nachdem bereits im Rahmen der Europawochen 2003 und 2004 in Decin (CZ) sowie 2005 in Lovosice (CZ) sehr erfolgreich internationale Workshops durchgeführt wurden, fand die diesjährige Veranstaltung des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. zum Thema „**Politik trifft Wirtschaft – Leistungsfähige trimodale Verkehrsstrukturen als Standortqualität in der erweiterten EU**“ statt.

Im Sinne des „Plan D“ der Europäischen Union für Demokratie, Dialog und Diskussion wurden von den anwesenden Unternehmensvertretern und Politikern Notwendigkeiten und Strategien zum Ausbau trimodaler Verkehrsstrukturen in der Euroregion/Labe vorgestellt und diskutiert, wobei der Ausgleich von ökologischer und wirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit im Mittelpunkt stand.

Anliegen dieses Workshops war es vor allem, im Gedankenaustausch zwischen verschiedenen politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern Lösungsansätze für die zukünftige ökologisch wie wirtschaftlich optimale Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs gerade im Korridor des Elbtals zwischen Dresden und Usti n.L. zu suchen. Dabei wurde unisono immer wieder hervorgehoben, dass die Gewährleistung einer modernen, EU-wettbewerbsfähigen trimodalen Verkehrsinfrastruktur vor allem auch als Standortqualität bestimmender Faktor für die Unternehmen in Nordböhmen wie in Sachsen zu betrachten ist.

So versicherte die eigens zum SHV-Workshop aus Brüssel angereiste Generalsekretärin des Europäischen Verbandes der Binnenhäfen, **Diane Chevreux**, weiterhin dafür Politik zu machen, dass zunehmend Verkehre von der Straße auf die Wasserstraßen verlagert werden können, was gerade im als „Korridor IV“ ausgewiesenen engen Elbe-Cañon zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik aus EU-Sicht verstärkt an Bedeutung gewinne. So ist auch aus Prager Sicht, wie **Vit Simonovský** hervorhob, die Elbe als leistungsfähiger und zuverlässiger Transportweg für den tschechischen Ex- und Import unverzichtbar.

„Tschechien muss mindestens zwei Millionen Tonnen jährlich über die Elbe transportieren können. Die Kapazität von Straße und Schiene ist ausgelastet und kann derzeit nicht mehr erhöht werden.“ Die tschechischen Exportgütermengen gehen zu 65 % nach Hamburg, zu 5 bis 10 Prozent nach Sachsen und mit bis zu 30 % zu den ARA-Häfen. Am wirtschaftlichsten könnten diese Gütermengen über die Elbe transportiert werden, wenn sie denn den Bedingungen für den wirtschaftlichen Transport entsprechen würde. Die tschechische Seite hat dazu ihre Hausaufgaben gemacht, in dem sie eine Staustufe baut, die den Anschluss an die 1992 verbindlich in Deutschland vorgesehenen (BVWP1 92) Ausbauparameter vorsieht.“

Kpt. Detlef Bütow, der als SHV-Vorsitzender die gesamte Veranstaltung in die Dinge anpackender Art frisch moderierte, konnte selbst aus eigener Unternehmenskenntnis vermitteln: „Dass die Schifffahrt der Elbe von der Wirtschaft gewollt wird, zeigt das vergangene Jahr, das günstigere Tauchtiefenbedingungen aufwies und wobei im Wechselverkehr zwischen Nordböhmen und Sachsen etwa 1,2 Millionen Tonnen Güter per Schiff transportiert werden konnten. Das bedeutet, dass etwa 60.000 Lkw-Ladungen nicht über das Erzgebirge gefahren werden mussten. Aber es hätten noch einige hunderttausend Tonnen mehr per Schiff gefahren werden können, wenn noch genügend Schiffsraum vorhanden gewesen wäre.“

Zum immer wieder von den transportintensiven Unternehmen am Fluss geforderten klaren Bekenntnis von Sachsens Politikern zu einer durchgängig leistungsfähigen Wasserstraße Elbe/Labe unterstrich der Verkehrspolitische Sprecher des Sächsischen Landtages, **Prof. Bolick (CDU)**, dass die Elbe als „entscheidender Verkehrsweg“ gesehen wird und gegenwärtig ein Antrag an die Staatsregierung im Landtag erarbeitet wird, der immerhin unter die Überschrift „Bedeutung der Elbe als Bundeswasserstraße“ gestellt werden konnte.

Für die deutschen Unternehmen in der Tschechischen Republik insgesamt sprechend, brachte **Dr.-Ing. Oleander Schmutzer** als Vorsitzender ihres Bundesverbandes den Unmut betreffs besonders in Sachsen fehlenden politischen Willens zum Elbeausbau zum Ausdruck: „Ein weiteres Nichtstun an der ökologisch vorbildhaften Wasserstraße bedeutet den Tod für viele Wirtschaftsstandorte am Fluss und damit Arbeitslosigkeit, Hoffnungslosigkeit der Menschen und zunehmende Armut!“

An die Politiker in Prag, Berlin und Dresden ging vom diesjährigen Deciner SHV-Workshop, der im Sinne des „Plan D“ der EU stattfand, die Forderung nach Verbesserung der Verkehrsstrukturen in der erweiterten Union aus: „Vernachlässigt keinen der drei Verkehrsträger und verbessert besonders zwischen Hamburg und Ust n.L. (Aussig) entschlossen die Schifffahrtsbedingungen der Elbe/Labe!“ [BS/HEI]

SHV-WIRTSCHAFTSTREFFEN ZUR SONNENWENDE: **SYWD – Nicht nur Fahren und Dampfer**

Sommer-Sonnwendstimmung herrschte am Abend des 20. Juni auf dem Gelände des seit 1898

bestehenden Schiffbauplatzes von Dresden-Laubegast am linken Elbufer. Bei prächtigem Wetter empfing die **Geschäftsleitung der Schiffs- und Yachtwerft Dresden GmbH (SYWD)** als neues SHV-Mitglied zum 102. Wirtschaftstreffen des Vereins zwischen aufgeslippten Booten und Schiffbauhallen, um das neue, weit über Elbdampfer-Reparaturen und Fähren (sächsisch: Überfähren!)-Bau hinausgehende Leistungsspektrum des Unternehmens vorzustellen. Mit einer eindrucksvollen Power-Point-Präsentation informierte SYWD-Geschäftsführer **Dipl.-Ing. Torsten Müller** über die auch weltweit sichtbaren Leistungen seiner in Rostock mit der ADCO-Technik GmbH und nun auch seit 2005 in Dresden ansässigen Firmengruppe: So sind z.B. die Glaskonstruktionen der die Weltmeere befahrenden Kreuzfahrtschiffe „Arosa“ und „Aida“ oder auch schwimmende Häuser auf den Seen mittel-deutscher Bergbau-Nachfolge-Landschaften Arbeitsergebnisse dieser Unternehmen.

Natürlich will man weiter in Laubegast auch traditionelle Schiffbauerkunst mit der Wartung und Reparatur der Schiffe der größten und ältesten Seitenraddampferflotte der Welt, der Sächsischen Dampfschiffahrts Gesellschaft, pflegen. Zur Zeit wird erst mal die 1930 vom Stapel gelassene britische Motoryacht „Nahlin“ grundhaft saniert, wobei auch Dresdner Mitarbeiter sich wieder im Nietkochen und Nieten der Außenhaut üben.

Mit informativen Unternehmengesprächen der über 90 Teilnehmer dieses sommerlichen SHV-Wirtschaftstreffens „vor Ort“ klang bei leckerem elsässischen Flammkuchen, eigens von der Weinprinzessin kredenzten Meißner Weines vom Weingut Prinz zur Lippe Proschwitz und stimmungsvoller „Hand gemachter“ Musik dieser Abend am Elbufer aus. [FH]

KALMAR FLURFÖRDERZEUGE: „Schwere Lasten leicht bewegt“

Zum 100. SHV-Wirtschaftstreffen präsentierte Herr **Ralf Gowin** in Wort und Bild anschaulich in der zweiten Paul-Buchner-Kasematte der auf 450 Jahre zurück blickenden Festung Dresden die Firma Kalmar Industries, die in Deutschland seit 1972 durch die **Kalmar Flurförderzeuge Vertriebs GmbH** vertreten ist.

Als Spezialist für den Umschlag von Containern, Trailern und Schwerlasten betreut Kalmar Kunden weltweit – ergänzende Dienstleistungen mit eingeschlossen. Das Servicespektrum reicht von attraktiven Finanzierungspaketen über das Flottenmanagement bis hin zu Wartungsverträgen und Schulungsangeboten.

„Heute ein global operierender Produzent von Ausrüstungen für den Schwerlastumschlag, dessen zweites Standbein Dienstleistungen für Industrieunternehmen, Hafen- und Terminalbetreiber sind, präsentiert sich Kalmar als Konglomerat verschiedener Firmen. Der mittlerweile zu der finnischen Muttergesellschaft Cargotech Oy gehörende Unternehmensverbund Kalmar Industries mit Stammsitz in Stockholm zählt rund 8.000 Mitarbeiter in seinen Reihen. Produktionskapazitäten unterhält Kalmar in Schweden, Finnland, den Niederlanden, Estland, Malaysia, China und den USA“, vermittelte **Herr Gowin** in seiner power point Präsentation. Immerhin hat Kalmar als weltweit führender Anbieter im Containerumschlag einen Marktanteil von über 25 Prozent!

Anschaulich ist auch im SBO-Hafen Riesa vermittelbar, dass Kalmar-Reachstacker mit einer Tragfähigkeit von bis zu 45 Tonnen primär Spezialisten für Container- und Trailerumschlag sind.

Bei wachsenden See- und Binnenhäfen wird der trimodale Verkehr an Bedeutung gewinnen; davon ist man im Hause Kalmar überzeugt und blickt auf einen wachsenden Markt.

Und um das **Firmenmotto „Make the things easy“** für den Kunden auch im Havariefall erlebbar zu erhalten, werden binnen 24 Stunden Ersatzteile aus dem französischen Zentrallager vor Ort verfügbar sein.[KALMAR/RED]

NEUE MITGLIEDER DES SHV:

Willkommen an Bord !

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

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

Wir beantragen, das satzungsgemäße Aufnahmeverfahren einzuleiten.“

Im II. Quartal 2006 wurden auf dieser Grundlage als neue Vereinsmitglieder durch den

Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen:

- | | |
|---|---|
| * Fa. Voigt Transporte GmbH
Hr. GF Ingo Voigt
Äußere Speicherstr. 1a

01587 Riesa | Tel: 03525-734891
FAX: 03525-738750
E-Mail: Voigt-Transporte@t-online.de

Internet: www.voigt-transporte.de |
| * Fa. Transportunternehmen/Baustoffhandel
Hubrich
Hr. Siegmund Hubrich
OT Schweinfurth, Grenzstr. 16
01609 Nauwalde | Tel.: 035263-3720
FAX: 035263-37222
E-Mail: hubrich-transport@t-online.de
Internet: Hubrich-Transporte.de |
| * Fa. Schiffs- und Yachtwerft Dresden GmbH
Hr. GF Torsten Müller
Österreicher Straße 95
01279 Dresden | Tel.: 0351-211117-0
FAX: 0351-2111199 |
| * Sächsisches Umschulungs- und
Fortbildungswerk Dresden e.V.
Frau GF Doris Prüfer
Am Lehmberg 52
01157 Dresden | Tel.: 0351-42272-0
FAX: 0351-4210796
E-Mail: sufw@sufw.de
Internet: www.sufw.de |

Auch der OBERELBE-HAFENBRIEF sagt: „Herzlich willkommen an Bord des SHV!“

FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:

- | | |
|--------------------------------|--|
| 06.07.-
09.07.2006 | Viertägige Fachexkursion nach Zeebrügge (Neue Autoverladung und Stora-Enso-Terminal) und Antwerpen (Überseehafen).
103. Wirtschaftstreffen mit belgischen Unternehmern. |
| 07./08.09.
2006 | Aktive Beteiligung am Elbschiffahrtstag 2006, der erstmals in der sächsischen Oberelbe-Stadt Riesa stattfindet. |
| 10.10.2006
19.00 Uhr | 104. Wirtschaftstreffen im SHV-Clublokal „Maschine“ |
| 07.11.2006
19.00 Uhr | 105. Wirtschaftstreffen im SHV-Clublokal „Maschine“ |
| 05.12.2006
18.00 Uhr | Dämmerstopp im Traditions-Schleppkahn „Waltraut“;
anschließend 106. Wirtschaftstreffen in der „Maschine“ |

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * *„Das Aussortieren des Unwesentlichen ist der Kern aller Lebensweisheit“ [Laotse]*
- * *„Die Ablehnung, Unwichtiges zu tun, ist eine entscheidende Voraussetzung für den Erfolg“ [Mc Kenzie]*
- * *„Die größte von allen Schwächen ist, zu sehr zu fürchten, schwach zu sein“ [Bossuet]*
- * *„Derjenige, der sich mit Einsicht für beschränkt erklärt, ist der Vollkommenheit am nächsten“ [Goethe]*

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 – 201 (Frau Glaser/Frau Buder)
FAX: 0351/4982 – 202
www.shv-oberelbe.de

Redaktion: Prof. Dr. Fritz Heinrich
FAX-Hotline: 0351/4759747

E-Mail: prof.heinrich.sv@t-online.de