



Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein

DER OBERELBE

HAFENBRIEF

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 35, 4/2006

ELBE: IST ES NOCH „5 VOR 12“ ?

Investitionen in unsere Wasserstraßen sichern die Zukunft

Die Einladung der **Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt** (PGBi) unter Einbeziehung des Deutschen Verkehrsforums e.V. zu einem Parlamentarischen Abend in die Landesvertretung Bremen beim Bund erging auch an den Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein zum 7. November d. Jahres, der durch seinen Vorstandsvorsitzenden **Kpt. Detlef Bütow** zugleich in der Funktion als Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen in der Bundeshauptstadt vertreten war.

Unter der Überschrift „Investitionen in die Zukunft – Fünfjahresplan Wasserstraßen“ informierte **Karin Roth, Parlamentarische Staatssekretärin** beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über den Investitionsrahmenplan von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Danach sind als Prioritäten bei den Investitionen der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsnetze herausgestellt.

Liebe LeserInnen des OBERELBE HAFENBRIEFES,

wir wünschen allen Mitgliedern und Freunden des SHV e.V.

ein frohes und harmonisches Weihnachtsfest sowie ein

gesundes neues Jahr. Möge das Jahr 2007 ein Jahr

des Friedens sein und vor allem Sachverstand das Handeln der Politik

zum Wohl der Menschen prägen.

Ihnen soll das Glück der Tüchtigen beim Erlangen geschäftlichen Erfolges

in Ihren Unternehmen zur Seite stehen, wobei der Sächsische

Hafen- und Verkehrsverein auch weiterhin ein Forum für

geschäftsbefördernde Gespräche sein wird.

Alles Gute für Sie und Ihre Familien wünschen

Kapitän Detlef Bütow

Prof. Dr. habil. Fritz Heinrich

Mit 25 Milliarden Euro werden nahezu zwei Drittel der Investitionsmittel von 2006 bis 2010 auf Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Wasserstraße konzentriert. Dabei sollen Engpässe hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken beseitigt werden. Darüber hinaus soll die Anbindung insbesondere der Seehäfen als wichtige Export/Importdrehscheiben verbessert werden. Welche Rolle **die Elbe mit Ihrer zentralen Hinterlandfunktion für Hamburg** spielen könnte, wenn konsequent die erforderlichen Wasserbaumaßnahmen in Angriff genommen würden, brachte **Kpt. Detlef Bütow** – gestützt auf die kürzlich vom Elbschiffahrtstag in Riesa verabschiedeten Handlungsempfehlungen (OBERELBE HAFENBRIEF Nr. 3/2006) – in die Diskussion der Berliner Parlamentarier-Runde ein. Nachdrücklich sei darauf hingewiesen, dass für die Wasserstraße Elbe die Wiederherstellung eines Zustandes „wie vor dem Hochwasser 2002“ bis zum Jahre 2010 für die transport- wie weltmarktaffinen Unternehmen nicht akzeptabel ist, da einmal die notwendige Fahrwassertiefe von mindestens 1,60 m an 345 Tagen nicht durchgehend erreicht würde und zum anderen der Zeitraum bis 2010 als viel zu lang und tödlich für die reguläre Wirtschaftsschiffahrt erscheint. Bereits zum Riesaer Elbschiffahrtstag hatte **Sachsens Ministerpräsident Prof. Georg Milbradt** an Frau **Staatssekretärin Karin Roth** gewandt den Wunsch ausgesprochen, den Termin für die Elbe-Ausbaumaßnahmen zum Erreichen einer Kontinuität von 1,60 m an 345 Tagen als Maßstab „wenn es geht ... auch etwas vorzuziehen“ und nicht erst bis 2010 zu warten. Denn die Gefahr, dass die Berufsschiffahrt von der Elbe in Fahrtgebiete mit verlässlich tiefem Wasser abwandert, besteht nicht mehr nur theoretisch!

Schon **gegenwärtig gibt es auf Mittel- und Oberelbe zu wenig verfügbaren Schiffsraum** mit der Konsequenz, dass für BiSchi-Transport vorgesehene Frachten auf den teuren LKW-Transport verlagert werden müssen, was darüber hinaus nicht gerade zur CO₂-Emissionssenkung beiträgt !

Die vom Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) dem Parlamentarischen Abend nochmals vorgelegten Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen des Elbschiffahrtstages 2006 in Riesa konzentrieren sich auf eine **neue Dynamik für die Binnenschiffahrt auf der Elbe**. In einer BÖB-Pressemitteilung heißt es: „Auf das hohe Transportpotenzial, das die Elbe mit ihrer zentralen Hinterlandfunktion für den Seehafen Hamburg bietet, sofern den dafür notwendigen wasserbaulichen Anforderungen entsprochen wird, weisen der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Elbstromverein im Zuge der Arbeiten am **Masterplan Güterverkehr und Logistik** hin. In einem Maßnahmenkatalog, der in einen ganzheitlichen Entwicklungsplan Elbe münden soll, empfehlen die beiden Verbände die Eröffnung mehrerer Planfeststellungsverfahren, die Vereinfachung der Abstimmungsverfahren bei Instandhaltungsmaßnahmen und die Schaffung einer Plattform für die binnenschiffahrtsaffine Wirtschaft. Zudem sprechen sich die Verbände für die stärkere Einbindung der Binnenschiffahrt in die Entwicklungsplanung des Hamburger Hafens und die Einrichtung von Liniendiensten auch für konventionelle Binnenschiffsladungen aus.“

Die Handlungsempfehlungen stützen sich auf ein neutrales Gutachten, das BÖB, Elbstromverein und Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein beim parlamentarischen Abend der Bundestagsarbeitsgruppe Binnenschiffahrt am 7. November 2006 vorgestellt haben.

Zum Handeln ist es nun allerhöchste Zeit, denn „fünf vor zwölf“ ist für die Elbe-Wasserstraße längst verstrichen! [SHV/BÖB/RED]

HHM – „HAFENABEND BERLIN“:

Hafen Hamburg braucht stärker das BiSchi

Die Freie und Hansestadt Hamburg mit ihren alten Beziehungen in alle Erdteile ist der zweitgrößte Konsularplatz der Welt.

Auch innerhalb der Bundesrepublik Deutschland ist Hamburg auf beste Kontakte angewiesen. Dem dient die Landesvertretung Hamburgs in Berlin, am Sitz von Bundestag und Bundesrat, von Bundesregierung und Bundesbehörden sowie einer Vielzahl nationaler und internationaler Verbände und Institutionen. Mithin: Die Hamburger „Botschaft“ in Berlin ist die wichtigste Außenvertretung Hamburgs, die ihren Sitz in einem historischen Gebäudekomplex Ecke Jägerstraße und Mauerstraße hat. Im Zentrum der Hauptstadt befindet sich die Landesvertretung in unmittelbarer Nachbarschaft von Bundestag, Bundesrat und Ministerien sowie anderer Landesvertretungen, Botschaften, Repräsentanzen der Wirtschaft und Medieneinrichtungen.

Hierher hatte am 9. November d.J. der **Hafen Hamburg Marketing e.V.** – der mit seinem Repräsentanz-Leiter Deutschland Ost, **Kpt. Karl-Heinz Timmel**, Mitglied des SHV ist – herzlich zu einem „Hafenabend Berlin“ eingeladen. Die über 100 TeilnehmerInnen aus Unternehmen, Verbänden und Politik konnten aus den Statements von **HHM-Vorstand Hendrik Lorenz**, dem **Leiter der Hafenplanung Wolfgang Hurtienne** (HPA) und **Kpt. Timmel** viel Interessantes zur Leistungssteigerung des größten deutschen Seehafens am Fahrwasser der Elbe nicht nur beim Containerumschlag sondern auch im Massengutbereich erfahren. Auch wurde Erfreuliches zu diesjährigen investiven Anstrengungen berichtet, wodurch die Schwachstellen im Netz der Hafenbahn im wesentlichen beseitigt werden konnten.

Die anwesenden Vertreter der an Mittel- und Oberelbe anliegenden Unternehmen und Häfen nahmen mit besonderer Aufmerksamkeit zur Kenntnis, dass der **Planungschef der Hamburg Port Authority, Wolfgang Hurtienne**, neben weiter notwendiger Kapazitätssteigerung von Schienenweg und Autobahn explizit die dringend erforderlich größere Einbindung der Elbe-Binnenschifffahrt zur Bewältigung des immens wachsenden Seehafen-Hinterlandverkehrs als zu erschließende Kapazitätsreserve anmahnte, wobei dazu „noch Hürden beim Bund“ bezüglich der Herstellung und Sicherung ganzjährig wirtschaftlicher Schiffbarkeit der Elbe bis zu den tschechischen Häfen „zu überwinden“ seien. Packen wir es gemeinsam an! [HHM/HEI]

VFE-KURS FÜR 2007:

Zuverlässiger Verkehrsweg Elbe/Labe dringst nötig

Zur November-Vorstandssitzung des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. (VFE) legte dessen **Vorsitzender Thomas Lütje** in Thesenform die Zielstellung für die inhaltliche Arbeit der nächsten 18 Monate vor.

Ausgehend vom Beschluss der Politik, bis 2010 für die Elbe an 340 Tagen eine Fahrrinntiefe von 1,60 m wieder zu gewährleisten, vertraut der VFE auf die praktische Umsetzung der dazu erforderlichen Maßnahmen durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion und unterstützt dies „als hervorragenden Schritt“. Auch wird der VFE die termingetreue Umsetzung der Wiederherstellungs- und Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe-Wasserstraße „schon vor 2010 aktiv regelmäßig nachfragen und positiv begleiten.“

Dabei werden **für die Arbeit des Elbstromvereins** u.a. **folgende Prämissen und Akzente** thesenartig formuliert: „Die Verkehrssysteme Straße und Bahn leiden heute schon unter einer hohen Auslastung und damit unter ständigen Störungen.

Die ökologische Bedeutung des Binnenschiffes ist im Vergleich zu Straße und Schiene überragend. Die Hafenskapazitäten entlang des Flusses sind vorhanden. Bei einer Zuverlässigkeit der Mittel- und Oberelbe werden Liniendienste entstehen.

Die ansässige verladende Industrie entlang der Elbe benötigt dringend den zuverlässigen Verkehrsweg Elbe d.h., für den innereuropäischen Verkehr ist eine nicht funktionierende Elbe ein klarer Wettbewerbsnachteil für die Betriebe in den betroffenen Regionen. Hier sind Arbeitsplätze direkt in Gefahr.

Die Notwendigkeit einer funktionierenden Wasserstraße Mittel- und Oberelbe werden wir den Beteiligten immer wieder und immer aktuell zukommen lassen, um sie bei ihrem Tun zu unterstützen. Wenn der erste Schritt in Sachen Wasserstraße Elbe getan wurde und die Container auf Liniendienste zuverlässig transportiert werden, wenden wir uns den nächsten Zielen zu.

Die Entwicklung der Containermengen in den nächsten Jahren wird uns unsere Argumentation erleichtern. Die Engpasssituation in den Hinterlandverkehrssystemen Europas ist den beteiligten Reedern, Spediteuren und der verladenden Industrie bewusst, der Druck von dieser Seite wird beständig wachsen.

Wir werden versuchen, die Zielsetzung und die Vorgehensweise mit den anderen Verbänden an der Mittel- und Oberelbe besser abzustimmen und auch mit den Binnenschiffsverbänden Deutschland und Europa Eckpunkte festzusetzen.“ [VFE/LÜTJE]

SHV-DÄMMERSCHOPPEN 2006:

HHLA Hamburg im Bauch der illuminierten „Waltraut“

Zusammen mit der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hatte der SHV einen Tag vor Nicolaus zum nunmehr bereits traditionsreichen „SHV-Dämmerschoppen“ in die Laderäume und die vollständig wieder rekonstruierte heckseitige Eigenerkajüte des 1913 gebauten und durch SHV-Aktivitäten vor dem Schrott geretteten 755 t-Elbe-Schleppkahnes „Waltraut“ am historischen Terminal des SBO-Hafens Dresden-Friedrichstadt geladen. Schließlich waren es fast 100 Vereinsmitglieder und Gäste aus Politik und Wirtschaft, die zunächst bei Glühwein und „steifem Grog“ das Ambiente des erstmals auch über die Kanten festlich illuminierten historischen Frachtschiffes genossen. Danach ging es in die anheimelnden Räumlichkeiten des SHV-Clublokales „Maschine“ und dort auch „richtig zur Sache“!

Thomas Lütje, Direktor Vertrieb Container Terminals der HHLA und im hohen Ehrenamt Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes, informierte umfassend über das aktuelle Leistungsprofil sowie über vorgesehene Maßnahmen zur weiteren Entwicklung seiner Container Terminals in Hamburg.

Bei der Bewältigung des besonders im Ostasien- und Russlandverkehr immens wachsenden Containerstromes mit Schiffen, die heute bereits 8.000 Boxen an Bord haben und über 13 m tiefes Fahrwasser benötigen, ist es der HHLA durch rechtzeitige Investitionen in ihren drei Terminals an der Hamburger Unterelbe gelungen, deutlich über dem Markt zu wachsen.

„Während beispielsweise der Containerumschlag in unseren Wettbewerbshäfen in der Nordrange im vergangenen Jahr durchschnittlich mit einer Rate von 11 Prozent anstieg, verzeichneten die drei Hamburger Terminals der HHLA ein Wachstum von rund 15 Prozent und übertrafen mit einem Umschlagsvolumen von 5,3 Mio. Standardcontainern erstmals die 5-Mio.-Marke. Damit wird jeder 5. Container in der Nordrange auf HHLA Terminals umgeschlagen.

Sorgen müssen wir uns ernsthaft darüber machen“, so **Lütje** weiter im SHV-Clublokal, „dass der Ausbau der Verkehrs-Infrastruktur in Deutschland, insbesondere auch der Elbe-Wasserstraße, den weiter wachsenden Güterströmen nicht genügt.“ So würde das umweltfreundliche Binnenschiff und die Binnenwasserstraße mit den an der Oberelbe

geschaffenen „super leistungsfähigen Hafenanlagen“ immer noch nicht von der Politik als dringend benötigte Leistungsreserve zur Verkehrsbewältigung ernsthaft wahrgenommen.

Die eigenen HHLA-Planungen und Terminal-Ausbauaktivitäten zielen indes auf die Bewältigung von über 10 Mio. TEU in wenigen Jahren ab! [HEI/HHLA]

106. SHV-WIRTSCHAFTSTREFFEN:

SHV-Genießer auf der Gräfin

Zum November-Wirtschaftstreffen des SHV präsentierte sich die Fa. „die flotte Schiffsgastronomie GmbH“ als neues SHV-Mitgliedsunternehmen in einer für sie ganz firmentypischen Form: Am Elb-Kai des Dresdner Terrassenufers hatte der Luxusliner „Gräfin Cosel“ der Sächsischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft am Anleger 5 festgemacht, auf dem **Jeffrey Pötzsch, Direktor von „die flotte Schiffsgastronomie GmbH“**, sein Unternehmen in Wort, Bild und vor allem mit Gourmet-Speisen und Getränken für Auge, Ohr, Zunge und Gaumen überzeugend präsentierte.

Diese 100prozentige Hilton-Gastrotochter ist vor allem auf den neun historischen Dampfschiffen sowie den Luxuslinern der größten und ältesten Seitenrad-Dampferflotte der Welt - deren Geschäftsführer **Michael Lohnherr** die „Gräfin Cosel“ für dieses SHV-Treffen dankenswerterweise gern zur Verfügung gestellt hatte – für das leibliche Wohl von jährlich über 700.000 Passagieren zwischen Diesbar, Dresden, der Sächsischen Schweiz und Decin (CZ) auf der Elbe erfolgreich tätig. Bereits zur SHV-Jubiläumsveranstaltung anlässlich des seit Vereinsgründung 100. Wirtschaftstreffens im Mai d.J. konnten sich über 120 SHV-Mitstreiter aber auch an Land – in den Kasematten der Festung Dresden unter der Brühl'schen Terrasse – bereits ein Bild von den vorzüglichen Catering-Leistungen der flotten Schiffsgastronomie machen.

„Das Gastronomieteam“, so **Jeffrey Pötzsch** in seiner Präsentation an Bord, „umsorgt seit 1998 mit einer Qualitäts-Systemgastronomie sowohl die Passagiere an Bord der umfangreichen Linienfahrten im Sommer wie auch neuerdings durchgehend im Winter, als auch die Teilnehmer der umfangreichen Charter- und Sonderfahrten. Dabei setzt das Gastro-Team auf freundliches Engagement und hohe eigene Qualifikation jedes Mitarbeiters. Die erworbene BIO-Zertifizierung ist dafür auch ein durch die Gäste anerkannter Beleg.“

Die flotte Schiffsgastronomie bindet ihre MitarbeiterInnen durch Jahres-Arbeitszeitmodelle auf Basis 31 Wochenstunden und bildet in vertraglicher Kooperation mit der HOGA-Schloss Albrechtsberg in einer Spezialklasse 25 Jugendliche zu Facharbeitern aus, die sich in der Sommersaison bereits als Praktikanten an Bord praxisnah um das leibliche Wohl der Passagiere kümmern. Ein Ausbildungsmodell, welches bereits bundesweit Aufmerksamkeit erregt hat.! [RED]

CSP-HAFEN LOVOSICE:

Streusalz für tschechische Straßen

Nun kann Väterchen Frost im Böhmisches Becken Einzug halten! Nach halbjähriger Bauzeit wurde am 23. November d.J. eine nagelneue Lagerhalle für Streusalz nebst Schüttgasse zur Entladung von großvolumigen Eisenbahnwagen Typ Tanoos im CSP-Hafen Lovosice in Anwesenheit des stellvertretenden Hejtmans des Bezirkes Usti n.L. und des Bürgermeisters der Stadt Lovosice sowie Spitzenvertretern der Fa. Kali und Salz AG Kassel am linken Elbufer übergeben.

Wo ehemals jährlich 5 Mio. t Braunkohle von der Eisenbahn aufs Binnenschiff mit Kurs Kraftwerk Chvaletice über die Kaikante gingen, wurde nun eine Teilfläche dieser Industriebrache vollständig saniert und einer zukunftssträchtigen Nutzung zugeführt.

Durch den Bau des Lagers mit einer Kapazität von 25.000 t wird die Versorgung des größten Teils der Tschechischen Republik von hier aus mit Streusalz gewährleistet. Gleichzeitig wurde dank der nunmehr erfolgten Verlagerung des Transportes vom LKW zur ökologisch vorteilhaften Eisenbahn ein wichtiger Schritt zum Umweltschutz gemacht, da eine Entlastung des Straßennetzes beiderseits der Grenze erfolgt. Immerhin müssen etwa 60.000 t Streusalz pro Winterperiode umgeschlagen werden.

Exporteur des mit Ganzzügen anrollenden Streusalzes und gleichzeitig strategischer Partner ist die Gesellschaft Kali+Salz AG aus Kassel, deren Vertreter sich auch vor Ort von der Funktions- und Leistungsfähigkeit des neuen Umschlag- und Lagerterminals überzeugen konnten. Da sich die Anlagen des CSP-Hafens Lovosice im Überflutungsgebiet eines Elbe-Jahrhunderthochwassers à la 2002 befinden, wurde die neue Salzhalle mit einer Schutzwand aus Stahlbeton in Höhe von 1,80 m umgeben. Die Halle selbst besteht aus einer modernen geleiteten Holzkonstruktion mit sechs Trägerpylonen als Hauptträgersystem und hat sechs 4 m mal 4 m große Hochwasserschutz-Hallentore.

Ausführende Betriebe waren vor allem Skanska CZ, divize Technologie für die Halle und Hülskens Wasserbau für die Schüttgöse. Aus letzterer wird das aus den Spezialwagen der Eisenbahn entladene Salz mittels Förderbandanlage der Fa. Kudlovice s.r.o. mit einer Leistung von 300 t pro Stunde in die Lagerhalle transportiert. Erwähnt sei auch, dass mit diesem Lovosicer Salzterminal 4 neue Arbeitsplätze geschaffen wurden. [CSP/RED]

IPRO DRESDEN ZUM SHV-WIRTSCHAFTSTREFFEN:

Wiederaufbau Frauenkirche als Spitzenreferenz

Nach den SHV-Sommeraktivitäten sowohl in Belgien (Fachexkursion mit Unternehmengesprächen in Antwerpen und Zeebrugge) als auch auf und an der Elbe in Riesa (Elbschiffahrtstag) fand am 10. Oktober 2006 das **105. Wirtschaftstreffen** „endlich wieder einmal“ in den Räumlichkeiten des SHV-Clublokals „Maschine“ im Unterdeck des Fischhauses Alberthafen statt.

Im wieder auf den letzten Sitzplatz gefüllten Raum stellte **Steffen Wagner, Kaufmännischer Leiter der Planungs- und Ingenieuraktiengesellschaft Dresden (IPRO)**, in anschaulicher Power-point-Präsentation sehr lebendig das Leistungsspektrum seiner SHV-Mitgliedsfirma vor. Und das ist wirklich beeindruckend!

IPRO DRESDEN wurde 1949 gegründet und ist mit seinen Niederlassungen in Berlin, Leipzig, Riesa, Greifswald, Merseburg, Schönefeld und Senftenberg als planende und beratende Architekten- und Ingenieurgesellschaft tätig. Kontinuität, Qualität und hohe Innovationsbereitschaft prägen die Geschichte des Büros.

Bei IPRO DRESDEN sind alle wichtigen Disziplinen unter einem Dach vereint: Architekten, Ingenieure und Konstrukteure arbeiten eng zusammen, denn als eingespieltes Team verfolgen sie ein gemeinsames Ziel, die Zufriedenheit des Auftraggebers.

Im Stammhaus Dresden arbeiten ein Architektur- und Hochbaubüro, ein Büro für Verkehrs-, Tief- und Ingenieurbau, ein Büro für Technische Gebäudeausrüstung, so dass für die Auftraggeber gesamtheitliche Planungsleistungen erbracht werden können.

„Mit berechtigtem Stolz erfüllt es das gesamte **IPRO-team**“, so **Steffen Wagner** in seinen Ausführungen, „dass die **Stiftung Frauenkirche e.V.** das Unternehmen mit der Gesamtplanung des Wiederaufbaues beauftragte.“

Seit 1992 hat diese Verbindung von IPRO mit dem Projekt Frauenkirche zu weiteren, bis heute wirkenden, anspruchsvollen Aufträgen beim Aufbau des Dresdner Neumarktes insgesamt geführt.

Eines der berühmtesten Quartiere ist das des ehemaligen Hotel de Saxe. Das Geviert wurde

zum Teil nach historischem Vorbild geplant und aufgebaut. Auch hier wie am Q3 am Neumarkt Dresden („Das Juwel an der Frauenkirche“) ist IPRO DRESDEN Generalplaner; auch die Planung der Haustechnik stammt von den IPRO-Ingenieuren.

Nun ist der gute Ruf aus Dresden auch bis in die Bundeshauptstadt gedungen: So leitet das IPRO-Tiefbaubüro die ARGE zur Planung der Ver- und Entsorgung des Flughafens Berlin-Schönefeld und sanierte die Akademie Auswärtiger Dienst in Berlin. [IPRO/RED]

DAS KURZ FEUILLETON:

Türkbükü im Hafen Dresden-Neustadt?

Die Boeing 737-800 mit Kurs auf Dresden war schon eine Stunde in 11.500 m Höhe, als mir bei zauberhaftem Sonnenuntergang über der Ägäis eine Hochglanzbroschüre unter die Brille kam, in der von einem „**supertrendigen Ort**“ **namens Türkbükü** die blumige Rede war. Um es gleich vorweg zu nehmen: Beim Betrachten der brillanten Farbbilder von weißen Sonnensegeln, raffiniert und farbenfroh gestylten Drinks, auf Leinenkissen lagernden Schönen (+ Reichen ?!), glasklaren Pools und azurblauem Himmel sowie beim Lesen des Textes wurde ich den Gedanken nicht los, dass hier doch eigentlich vom Sommer 2006 im SBO-Hafen DD-Neustadt die Rede sein musste. Aber es wurde ein Türkbükü – das „St. Tropez der Türkei“ beschrieben, ein exklusiver Ort nur eine halbe Autostunde von der lebendigen Urlauberstadt Bodrum entfernt. Nachdem ich „wegen auftretender Turbulenzen“ der Aufforderung der Cockpit-Stimme zum Anschnallen nachgekommen war, las ich in nahezu schwelgender Erinnerung an die Nach-Robby Williams Sommer-Nächte mit Feuerwerkszauber am Dresdner Elbufer im puro beach zwischen Schuppen B und C des Hafenkais Dresden-Neustadt:

„Beach Clubs heißen die Etablissements, in denen man hier urlaubt: luxuriöse Badeanstalten bei Tag, exklusive Nachtclubs nach Sonnenuntergang und in den frühen Morgenstunden. Den Strand sucht man in einem solchen Strandclub allerdings vergeblich: Sand, Strand und Liegestühle sind megaout in Türkbükü. Stattdessen räkelt man sich in riesigen Kissen auf hölzernen Sonnendecks. Auf Badeleitern steigen die Gäste hinab ins Wasser, anschließend reichen Kellner flauschige Handtücher und eisgekühlte Drinks. In diskretem Abstand wachen Bodyguards über die Sonnenbadenden.“

In Dresden fragten die schwarzen Sherifs schon mal: „Sind Sie Club-Mitglied? Kann ich Ihre Karte sehen?“, ehe man vom ehemaligen Gleisbereich früherer Dampfkräne die Sandsteinstufen 2 m hinauf in's Beach-Paradies mit Gegenstrompool, Karibikbars, Massageresort und herrlichen Faulenzbereichen mit Internetzugang nehmen konnte.

Aber Türkbükü konnte es doch nicht sein! Spätestens zu Ende des Hochglanzartikels wurde das gewiss. Da stand, dass „eine Flasche Champagner an der Beachbar 800 bis 1.200 €“ kostet und „trotzdem gerne getrunken wird. Bei unserer Kundschaft spielt das keine Rolle, der machen die Preise nichts aus“, so jedenfalls Barkeeper Senol Olay.

Im Neustädter Hafen zu Dresden haben die Bardamen und –keeper andere Namen und die Drinks andere Preise; letztere sind sehr verträglich niedrig – zumindest gewesen im Sommer 2006. [Fritz von Strehlen]

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.

auf Schloss Albrechtsberg zu Dresden

- 13.03.2007 110. Wirtschaftstreffen in der „Maschine“;
19.00 Uhr Präsentation der Fa. TSR Recycling GmbH& Co.KG
- 17.04.2007 111. Wirtschaftstreffen in der „Maschine“;
19.00 Uhr Präsentation der Fa. MEGAT Bau GmbH
- 18.05. bis Fachexkursion zu den deutschen Ostseehäfen Rostock und
20.05.2007 Mukran/Saßnitz mit 112. SHV-Wirtschaftstreffen

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * „Wenn du ein Leben lang einsammelst, wann willst du das Gesammelte genießen?“
[Weisheit aus dem Morgenland]
- * „Die Zeit vergeht nicht schneller als früher, aber wir laufen eiliger an ihr vorbei!“
[Orwell]
- * „Lebensklugheit bedeutet: alle Dinge möglichst wichtig, aber keines völlig ernst zu nehmen.“ [Schnitzler]
- * „Die wahre Vollendung des Menschen liegt nicht in dem, was er besitzt, sondern in dem, was er ist.“ [Wilde]
- * „Kluger Menschen verstehen es, den Abschied von der Jugend auf mehrere Jahrzehnte zu verteilen.“ [Rosay]

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