

DER OBERELBE

Hafenbrief



Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 74

2019



*Sächsischer Hafen-
und Verkehrsverein e.V.*

2019 – Rückblicke in unser Vereinsleben



Titelbild: Flottenparade auf der Elbe in Dresden (Foto: Hillmann)

Impressum:

DER OBERELBE-HAFENBRIEF des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. erscheint als Mitteilungsblatt 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: Birgit und Detlef Bütow,
sowie Zuarbeiten verschiedener Vereinsmitglieder

Nachdruck redaktioneller Beiträge (auch auszugsweise) nur mit Quellenangabe zulässig.



„Eine stabile und erfolgreiche Mannschaft nutzt die sichere Kraft der Vielfalt.“

(... angelehnt an Epiktet (50-138), griechischer Philosoph)



Liebe Mitglieder und Freunde des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.,

wie schnelllebig ist doch unsere Zeit! Ein neuer Hafenbrief liegt wieder vor Ihnen – eine Reflexion auf das Vereinsleben im vergangenen Jahr.

Vielversprechend war Anfang des Jahres 2019 der Bericht des Vorstandsvorsitzenden des Elbe Allianz e.V. über die Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe. Das Resümee am Ende des Jahres sieht leider nicht so gut aus – bei der Erfüllung der konzipierten Maßnahmen lahm es. Das weitere Engagement und der Kampf um die Verbesserung der Fahrwasserbedingungen auf dem Fluss Elbe wird den SHV also auch in Zukunft eng begleiten. Und dieses Engagement wird immer bedeutsamer, denn der Klimawandel geht auch an der Elbe nicht vorbei und wird den Fluss als „Gesamtsystem Verkehr und Natur“ vor große Herausforderungen stellen.

Die Fachexkursion des SHV an die Mosel verdeutlichte den Vereinsmitgliedern wie es auch besser gehen kann. Mit dem Bau der neuen Mosel-Schleuse bei Trier wird die Wirtschaftlichkeit dieses ökologischen Verkehrsweges nachhaltig wesentlich gesteigert bei gleichzeitiger Erhaltung einer gesunden Flora und Fauna am Fluss.

Wirtschaftstreffen bei und mit Firmen von internationaler Bedeutung wie „Obermeyer“ oder „IMA“ zeigten die Komplexität der Tätigkeit sowohl bei Planungen von Objekten und Verkehrswegen wie auch als Dienstleister mit Entwicklungs-, Prüf- und Zertifizierungszentrum. Aus dem Kennenlernen der weltweiten Tätigkeiten dieser Firmen kann insbesondere eines geschlussfolgert werden: wie gut und wichtig es ist, einfach mal über den Tellerrand zu schauen.

Das große Engagement unserer Vereinsmitglieder bei der gemeinsamen Arbeit am „Historischen Terminal“ im Alberthafen Dresden macht mich sehr stolz. Und es zahlte sich am „Tag des offenen Denkmals“ nochmals aus, als über 600 Besucher in den Hafen strömten und die historische „Waltraut“ gepflegt und in einem verschönten Umfeld erleben konnten.

Für das kommende Jahr zeichnen sich schon jetzt viele neue Aufgaben für den Verein ab. Es werden sich auch Veränderungen in der Vereinskostellation ergeben - denn es ist wieder Vorstandswahl. Ich wünsche mir und bin sicher, dass der Verein auch weiterhin eine stabile verkehrspolitische Arbeit leisten und für seine Mitglieder ein gern besuchter aktiver und informativer Treffpunkt mit abwechslungsreichem, interessantem und vergnüglichem Vereinsleben bleiben wird.

Ihnen allen wünsche ich ein gutes neues Jahr 2020 in Gesundheit und Zuversicht auf das Kommende!

Mit herzlichen Grüßen

*Ihr Detlef Bütow
Vorstandsvorsitzender*

Mitgliederversammlung des SHV am

15. Januar 2019 um 18 Uhr und

248. Wirtschaftstreffen



Zur Jahresmitgliederversammlung des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. (SHV) am 15. Januar 2019 im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt konnte der Vorstandsvorsitzende Kapitän Detlef Bütow wieder eine mit vielfältigen Aktivitäten gefüllte Bilanz des abgelaufenen Vereinsjahres 2018 ziehen.

Im von den SHV-Mitgliedern vollbesetzten „Unterdeck“ des Restaurants „Alberthafen“ (ehem. Vereinslokal „Maschine“) begrüßte der Vereinsvorsitzende mit Freude alle Anwesenden – so wurde auch der 1. Vizepräsident des Bayerischen Hafen-Forum e.V., Hugo Leeb, herzlich willkommen geheißen – und stellte die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest.



Rückblick ins abgelaufene Vereinsjahr 2018

Dann legte Kapitän Bütow Rechenschaft über die im vergangenen Jahr 2018 umfangreich durchgeführten Aktivitäten des Vereins ab. In kontinuierlicher monatlicher Folge wurden 2018 durch den SHV 14 Veranstaltungen organisiert, davon 11 Wirtschaftstreffen, u.a. auf dem Flughafen Dresden International, die wie immer sowohl der Unternehmenspräsentation als auch dem geschäftsbefördernden Gedankenaustausch dienen.



- Als außerordentlicher Höhepunkt gestaltete sich natürlich im April 2018 die Festveranstaltung zum 20jährigen Bestehen des SHV. Über 200 Vereinsmitglieder und Gäste feierten auf dem Salonschiff der Sächsischen Dampfschiffahrt „August der Starke“ das Jubiläum - besonders öffentlichkeitswirksam für den Erhalt der internationalen Wasserstraße Elbe und damit der Umsetzung des nun endlich im vergangenen Jahr für Deutschland zustande gekommenen Gesamtkonzeptes Elbe. Bemerkenswert: der Vizepräsident der IHK Dresden, Herr Frank Jürgen Schaefer, und der Botschafter der Tschechischen Republik in der Bundesrepublik Deutschland, Exzellenz Tomáš Podivínský, überbrachten Grußworte ihrer Institutionen. Diese Schiffstour auf der Elbe bis Pillnitz und zurück bei traumhaftem Sommerwetter und Wohlfühlatmosphäre wird noch lange in der Erinnerung der Teilnehmer bleiben. Detlef Bütow dankte nochmals ausdrücklich den zahlreichen Sponsoren und Helfern, die das Fest erst ermöglichten.
- Auch die traditionell jährlich stattfindende Fachexkursion, diesmal in die Hansestadt Lübeck, war ein Highlight. Interessante Vorträge und Gespräche bei der Lübecker Hafengesellschaft und der IHK Lübeck, im Rathaus der Hansestadt und der Schiffergesellschaft Lübeck sorgten für Begeisterung der Exkursanten. Sehr positiv und mit Respekt konnten die Teilnehmer feststellen, dass in Lübeck die gesamte Wirtschaft für eine gute Anbindung des Hinterlandes per Wasserstraße über den Lübeck-Elbe-Kanal streitet.
- Im Juni 2018 anlässlich des Besuches einer Delegation des Bayerischen Hafen-Forums im Alberthafen Dresden fand ein reger Erfahrungsaustausch statt bezüglich an Donau und Elbe durch die Vereine unternommener Aktivitäten zur Gewährleistung von Erhaltung und Ertüchtigung der Wasserstraßen sowie der Erhöhung deren Bekanntheitsgrades mit den durch die Binnenhäfen gegebenen Standortvorteile für die verladende Wirtschaft.
- Besonders erwähnenswert ist auch der „Tag des offenen Denkmals“ im September 2018, der 450 Besucher auf die „Waltraut“ und zur Hafenesichtigung anlockte.

- Erfrischend waren drei Betreuungsaktionen innerhalb einer Lerninitiative für Friedrichstädter Kinder. Die malerischen Ergebnisse (die Kinder sollten ihre Eindrücke in bunten Bildern zeichnen) konnten beim „Tag des offenen Denkmals“ und beim Dämmerstopp besichtigt werden.
- Ein voller Erfolg war auch im Jahr 2018 wieder der stilvolle und unterhaltsame Sächsische Hafenball.

Bericht des Schatzmeisters

Schatzmeister Detlef Pohl fasste die Finanzsituation 2018 zusammen. Auch in diesem Jahr war ein ausgeglichener Haushalt zu verzeichnen; es konnte mit einem kleinen „plus“ abgerechnet werden.

Bericht der Kassenprüfer

Der Kassenprüfer Dr. Ralf Flügge berichtete von der Kassenprüfung, die er und Kassenprüfer Uli Heuschkel am 14. Januar 2019 vorgenommen hatten. Die Kassenprüfer erhoben keine Beanstandungen, die Wirtschaftsführung erfolgte ebenso wirtschaftlich angemessen wie kaufmännisch korrekt.

Dr. Flügge beantragte, den Vorstand für das Jahr 2018 zu entlasten. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.



Berichte zur Arbeit der Ausschüsse des SHV „Wirtschaftsausschuss“ und „Historisches Terminal“ (s. nachfolgend)

Allgemeines und Ausblick ins Jahr 2019

- Im Jahr 2019 wird Frau Christine Kucklick die laufende Geschäftsführung des SHV unterstützen.
- Die monatlichen Wirtschaftstreffen werden weitergeführt. Das nächste SHV-Wirtschaftstreffen findet im März in der „Maschine“ statt; die Firma OBERMEYER Planen + Beraten GmbH wird sich vorstellen.
- Die diesjährige Fachexkursion findet vom 9. bis 12. Mai 2019 statt und führt die Teilnehmer nach Trier an die stauregulierte Wasserstraße Mosel.
- Natürlich findet im November auch wieder der diesmal 7. Sächsische Hafenball statt.
- Der Segeltörn mit der „Greif von Ueckermünde“ kann dieses Jahr nur über drei Tage durchgeführt werden. Vereinsmitglieder können noch gern ihre Teilnahme anmelden.
- Und ein neues Veranstaltungsformat wird 2019 die Aktivitäten des SHV bereichern. So findet im Februar erstmalig ein „SHV-Stammtisch“ in der hoch über dem Hafenbecken befindlichen „Kapitänsmesse“ des Restaurants Alberthafen Dresden-Friedrichstadt statt, wo in entspannter Runde vor allem Brainstorming zur Effizienzverbesserung der Vereinsaktivitäten betrieben werden soll.

Detlef Bütow erläuterte die neue Nutzungssituation im alten „Fischhaus Alberthafen“. Unter dem Namen „Restaurant Alberthafen“ wurde das Objekt einschließlich des Clublokals „Maschine“ durch die SBO neu verpachtet. Dem SHV wird jedoch durch die neuen Betreiber die Möglichkeit gegeben, das alte Clublokal auch künftig an den festgelegten Vereinsterminen kostenlos zu nutzen.

In diesem Zusammenhang stellte sich der neue Pächter Herr Thomas Kian-Zenker den Vereinsmitgliedern vor.



Mit einem herzlichen Dankeschön an alle Anwesenden schloss der Vorstandsvorsitzende die Mitgliederversammlung und gab den Startschuss zum heißersehnten Sturm auf das Abendbuffet.



(Text: Bü/Fotos: Hofmann)

*
* *

Bericht des SHV-Wirtschaftsausschusses für das Jahr 2018 **vom Ausschussvorsitzenden Herrn Ulrich Heuschkel**

Auf Grund beruflicher Belastung und gesundheitlicher Probleme konnte 2018 kein Treffen des SHV-Wirtschaftsausschusses durchgeführt werden.

Herr Marko Weiselowski informierte, dass als Verbindung zum Netzwerk Logistik Mitteldeutschland der SHV mit im Ausschuss des SMWA für die Prüfung einer neuen RoLa (Rollende Landstraße) zur Entlastung der A4 ist und auch bei der Logistikstudie des SMWA für Sachsen im Beirat sitzt, übrigens zusammen auch mit der SBO.

Für 2019 wird noch nach einem Best-Practice-Beispiel gesucht, welches ggf. auf einem Vereinsabend einmal den Interessierten vorgestellt werden könnte, also ein Beispiel aus den Reihen der Mitglieder (z.B. Erfahrung mit einer Förderung, Einstellung von Flüchtlingen, Erfahrungsaustausch zu der Umsetzung der DSGVO (Datenschutzgrundverordnung), etc.).

Die folgenden Themenblöcke und Verantwortlichen sind benannt worden. Dabei wurden die Themenblöcke Bahn sowie Binnenschiff/Elbe zum Themenblock „Verkehrsträger, trimodal“ zusammengefasst, um die Kräfte zu bündeln:

Themenblock	Verantwortlicher	Firma
Netzwerkfunktion	Marko Weiselowski	Sachsenland GmbH
SHV-Hafenbrief	Detlef Bütow	
Fachkräfte	Thomas Ott	IHK Dresden
Brancheneinordnung der Mitgliedsunternehmen des SHV	Stefan Kunze	Hafen Hamburg Marketing e.V.
Verkehrsträger, trimodal (Bahn, Binnenschiff/Elbe)	Heiko Loroff / Steffen Nestler / Peter Bloi	SBO / LUB Consulting GmbH /
Waltraut	Prof. Fritz Heinrich, Detlef Bütow	

Ulrich Heuschkel wird im Jahr 2019 aus persönlichen Gründen sein Amt als Vorstand des SHV-Wirtschaftsausschusses niederlegen.

(Text: Ulrich Heuschkel)



Bericht der „Fachgruppe Historisches Terminal“ in der Mitgliederversammlung über Aktivitäten im Jahr 2018 zum

Stand „Erhaltung und Umgestaltung des Historischen Terminals (HT)“

Die einfachen blauen Werkstattcontainer auf dem Gelände des Historischen Terminals konnte man nicht als Zierde des Standortes betrachten. Als moderne technische Objekte passten sie so gar nicht in das historisch gestaltete Ambiente vom Anfang des 20. Jahrhunderts hinein – aber als Lagerbereiche waren sie notwendig. Deshalb wurde beschlossen, dass die Container am Ort verbleiben und eine hölzerne Umhausung im Stil der alten Bergeschuppen um 1910 mit flachem Giebeldach erhalten.

Wie in der Mitgliederversammlung 2017 vorgestellt und allen bekannt wurde bereits im Verlauf des Jahres 2017 die Planung der hölzernen Einhausung der Stahlcontainer gestaltungstechnisch und finanziell vorangetrieben; die Realisierung sollte dann im Jahr 2018 erfolgen.

Mitgliedsfirmen des SHV, die Holzindustrie Dresden (HID) und die Dachdeckerei Rico Krönke, übernahmen dann die Realisierung – dankenswerter Weise inclusive Teil-Sponsoring.

Nachdem die Fa. HID einen Machbarkeits-Vorschlag incl. Kostenrahmen, der von der SBO als Vorhabensträger bestätigt wurde, erarbeitet hatte, errichteten Hafendarbeiter der SBO unter Anleitung des Holzmeisters der Fa. HID die Containerummantelung. Der anschließende Dachbau lag in der Hand der Firma Krönke. Perspektivisch sollen nun diese gestalteten Container, die bisher nur als Abstellraum dienten, als Stützpunkt „Bergeschuppen“ für die Arbeiten am Historischen Terminal dienen.

(Text: Bü / Fotos: SHV)



Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe



Im Anschluss an den offiziellen Teil der Mitgliederversammlung informierte **Stefan Kunze, der als Vorsitzender des Elbe Allianz e.V.** gemeinsam mit Vertretern des BDB, BÖB und der KEO die Interessen der Wirtschaft im Gesamtkonzept Elbe (GKE) vertritt, über den aktuellen Stand der Umsetzung dieses Konzeptes.

Zunächst erinnerte er an die bisher erfolgten wesentlichen Schritte: Nach mehrjähriger Vorarbeit wurde das GKE als „Strategische Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnelbe und ihrer Auen“ am 17. Januar 2017 durch Bund-Länder-Gremium verabschiedet. Der Bund als Eigentümer der Bundeswasserstraßen und die Bundesländer als Anrainer und mit ihrer Zuständigkeit für Uferbereich, Hochwasserschutz etc. haben die legislative Zuständigkeit für diesen Prozess. Am 23.06.2017 stimmte auch der Deutsche Bundestag (ohne Gegenstimmen) diesem Konzept zu.



(Foto: Kunze)

Daraufhin nahm der (designierte) Beirat die Arbeit auf, wobei die ersten drei Sitzungen vorrangig mit der Erarbeitung einer Geschäftsordnung für den Anschlussprozess vergingen. Diese wurde am 25. Januar 2019 vom Bund-Länder-Gremium beschlossen.

Ein Meilenstein für die Umsetzung war die Bewilligung von 34,5 Stellen für die Umsetzung des GKE am 27. Juni 2018 durch den Haushaltsausschuss des deutschen Bundestages mit folgender Verteilung:

- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 30,5 Stellen
- Bundesanstalt für Wasserbau 2 Stellen
- Bundesanstalt für Gewässerkunde 2 Stellen.

Trotz der sofortigen Freigabe verläuft die Besetzung allerdings eher schleppend, bisher ist in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung lediglich der Projektleiter besetzt worden. Für die weiteren Stellen sind Ausschreibungen vorbereitet, um dann im Laufe des Jahres 2019 besetzt zu werden.

Allerdings laufen schon heute einige Arbeiten weiter bzw. werden vorbereitet. So wird die Geschiebezugabe zur Erosionsbekämpfung fortgesetzt, die allerdings seit Mai 2018 aufgrund von Niedrigwasser technisch nicht realisiert werden konnte. Als erstes Projekt zum Ausbau der Elbe wird das Pilotprojekt Klöden (Elb-km 170-198,5) umgesetzt werden. Dazu wird in 2019 die Umweltverträglichkeitsuntersuchung fertiggestellt, so dass 2020 das Planfeststellungsverfahren erfolgen kann. Mit einem Planfeststellungsbeschluss sei 2021 zu rechnen, parallel werden die Ausschreibungsunterlagen erstellt. Bei optimalem Verlauf des Prozesses könne dann 2022 der Baubeginn erfolgen, so dass frühestens 2025 dieser Abschnitt fertiggestellt wäre. Fortgeführt würden die Arbeiten dann mit der Streichlinienkorrektur Coswig/Anhalt, mit der ein für die Schifffahrt tauchtiefenbestimmender Abschnitt verbessert würde. Mit dem Ausbau des Abschnittes im Bereich Lutherstadt Wittenberg wäre dann die Erosionsstrecke entsprechend der Maßgaben des GKE angepasst.

Parallel wird in 2019 die Ausschreibung zur Untersuchung von Möglichkeiten zur Anpassung der Reststrecke erarbeitet, um für diesen Bereich einen ökologisch vertretbaren Lösungsansatz zu finden. Mit der Tschechischen Republik ist ein Regierungsabkommen über die Unterhaltung und Entwicklung der internationalen Binnenwasserstraße Elbe in Vorbereitung.

Bei der Diskussion im Beirat zeigt sich, dass seitens der Umweltverbände und Bürgerinitiativen die bereits besprochenen Vorhaben immer wieder hinterfragt werden – teils in der Absicht, eine Optimierung durchzuführen, teils in der offensichtlichen Absicht, weiterhin auf Zeit zu spielen. Dabei hat jedoch die Verwaltung ihren Willen demonstriert, den eingeleiteten Prozess voranzutreiben. Kunze rief daher die verladende Wirtschaft auf, sich stärker aktiv in den Prozess einzubringen. Nur so sei es möglich, die Bedeutung der Elbe für die Wirtschaft der Region zu unterstreichen und der Darstellung entgegenzutreten, dass die Elbe nur für Schifffahrt und Häfen ausgebaut werden müsse.

Trotz der extrem langen Zeitschiene zur Umsetzung des GKE stellte er partielle Verbesserungen in Aussicht. So gäbe z.B. die Digitalisierung, die auch im Rahmen des Projekts „Elbe 4.0“ vorgestellt wurde, Chancen zur besseren Nutzung der heute bereits vorhandenen Möglichkeiten. Als Beispiel nannte Kunze den für Sommer 2019 vorgesehenen Versuch zur virtuellen Betonung (Aton). Hier sollen auf einem Abschnitt von etwa 5 km der (nicht ausgebauten) Reststrecke der Elbe Informationen über den optimalen Verlauf der Fahrlinie zur Verfügung gestellt werden. Damit wären bereits vorab Verbesserungen einzuführen; es könnten innerhalb des Fahrrinnenkastens von 50 m Breite durchaus Tiefengewinne bis 20 cm aufgezeigt werden.

Stefan Kunze
Elbe Allianz e.V.



(Foto: Niedrigwasser 2018 /HHM/Dathan)

Resümee:

Die von Herrn Kunze vorgetragene Informationen zum Stand der Realisierung der im GKE verankerten Maßnahmen trug bei den Anwesenden vor allem dazu bei die Erkenntnis zu stärken, dass jetzt erst recht aktives Auftreten der Wirtschaft notwendig ist, um die ja bereits am 23.06.2017 im Bundestag ohne Gegenstimmen erfolgte Annahme des müheselig ausgearbeiteten Beschlussentwurfes zum GKE unverzüglich Realität werden zu lassen.

(Text: Prof. Fritz Heinrich)

EIN STATEMENT FÜR DIE ELBE

Pressemitteilung des Elbe Allianz e.V Anfang März 2019

aus Anlass einer Pressekampagne von Frau Brunar/BUND mit Zweifeln, ob die Schifffahrt auf der Elbe eine Chance hat.

Die Elbstromregion hat nur mit Schifffahrt eine Zukunft

Seitdem der Mensch den Raum zwischen Harz, Erzgebirge und Oder besiedelt, nutzt er die Elbe als Transportweg. Die Elbe ist eine wichtige Lebensader und sie wird es auch bleiben. Der Mensch hat die Elbe gebändigt, um Hochwasser zu verhindern und die Landschaft nutzbar zu machen. Er hat sie gleichzeitig gestaltet, um Güter effizienter zu transportieren, Städte zu verbinden und das Tor zur Welt für die Produzenten der Region aufzustoßen. Der Mensch lebt seit vielen Jahrhunderten nicht nur am, sondern mit dem Fluss – Voraussetzung für die Entwicklung der gesamten Region.

Ein solch trockenes Jahr wie 2018 hat es seit langem nicht gegeben. Der Wassermangel hat nicht nur die Binnenschifffahrt, sondern die gesamte deutsche Volkswirtschaft in Bedrängnis gebracht. Ernteausfälle, Schädigungen der Wälder und Grundwasserrückgang waren die Folge. Versorgungsengpässe, zum Beispiel bei der Mineralölversorgung, konnten nur mit erheblichen Mehraufwendungen reduziert werden. Auf der Elbe kamen die Güter- und Personenschifffahrt zwischen Juni und Dezember fast vollständig zum Erliegen.

Abgesehen von solchen Extremereignissen kann die Schifffahrt auf der Elbe mit Niedrigwasser umgehen. Mit flachgehenden Schiffen können Güter umweltfreundlich und mit weniger Treibhausgasemissionen als per Bahn oder gar Lkw transportiert werden. Daher kam die Schifffahrt auch nach dem Niedrigwasser sofort wieder in Gang. Wer dem Klimawandel begegnen will braucht die Binnenschifffahrt, denn nur hier gibt es noch freie Kapazitäten. Ansonsten wird es tägliche Realität bleiben, dass Transporte sowohl bei Schiene und Straße nur mit viel Lärm von Güterzügen und Staus der Lkws zu haben sind. Auch das ist eine Wahrheit, die gern weggelassen wird.

Deswegen war es richtig das Gesamtkonzept Elbe zu beschließen. Dieses Konzept soll die Elbe als Strom in einer Kulturlandschaft sowohl als verlässlichen und umweltfreundlichen Transportweg für den Gütertransport wie auch als den Naturraum erhalten und aufwerten. Das haben Anfang 2017 sowohl Bund und Länder als auch Wirtschafts- und Umweltverbände in einem großen gemeinsamen Bekenntnis beschlossen. Damit verbunden ist ein JA zur Schifffahrt **und** zur Umwelt sowie der Wille einen gemeinsamen Weg zu finden. Es liegt in der Natur von Kompromissen, dass jeder Beteiligte Abstriche von Maximalforderungen machen und die berühmte Kröte schlucken muss.

Es hilft daher nicht, gefundene Kompromisse alle paar Monate in Frage zu stellen. Die Schifffahrt für tot oder die Natur für nicht wertvoll genug zu erklären, bringt uns auf dem Weg zu einer naturnah gestalteten Elbe mit verlässlichen Rahmenbedingungen für eine wirtschaftliche Nutzung nicht weiter. Im Gegenteil, es vermittelt den Eindruck, dass ein gemeinsames Bekenntnis nur abgegeben wird, wenn es gerade passt. Und im Anschluss kann man ja was anderes fordern. oder auch nicht. Diese Hüh und Hot ist zu Recht ein Grund für die Verdrossenheit und Skepsis der Bürger, dass in diesem Land nichts mehr vorangeht und alles zerredet wird.

Bis heute ist noch keine einzige Maßnahme des Gesamtkonzeptes umgesetzt worden, daher hat sich 2018 auch so dramatisch sowohl für die Wirtschaft als auch für die Umwelt ausgewirkt. Dabei sollte neben der Umsetzung des Konzeptes auch gemeinsam über Maßnahmen zum Wassermanagement, nicht nur der Elbe, sondern des gesamten Gebietes inklusive der Zuläufe, Talsperren etc., nachgedacht werden. Dann wird es gelingen, auch unter schlechten Niederschlagsbedingungen das Leben in der Region im Fluss zu halten.

Stefan Kunze

Elbe Allianz e.V / Vorstandsvorsitzender

Kontakt: kunze@hafen-hamburg.de

Tel.: 0351 6538131

... mal etwas Neues ausprobieren?!

1. SHV - STAMMTISCH

Die 20 Jahre des Bestehens des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins haben die Vereinsmitglieder zusammengeschweißt; keiner möchte mehr den Informationsaustausch untereinander missen, persönliche Freundschaften sind entstanden.

Warum sich denn dann nicht einfach mal in lockerer Gemeinschaft treffen – ohne Fachvortrag und offiziellen Touch? Und dabei entspannter Runde Brainstorming zur Effizienzverbesserung der Vereinsaktivitäten betreiben?



Ein neues Veranstaltungsformat wird deshalb ab 2019 die Aktivitäten des SHV bereichern:
der „SHV-Stammtisch“.

Es soll –maritim ausgedrückt- ein richtiger „Klönssnack“ werden: eine gemütliche und entspannte Plauderei bei Bier und/oder anderen alkoholfreien Getränken. Es können die großen Probleme der Welt und die kleinen Probleme unseres Vereins diskutiert werden, Ideen zum SHV entwickelt oder ein persönlicher Schwatz gehalten werden und vieles mehr - einfach zwanglose Gespräche aus Freude am Reden und am Gedankenaustausch.

Am 12. Februar 2019 wurde deshalb erstmalig zu einem solchen Treffen eingeladen. In der hoch über dem Hafenbecken befindlichen „Kapitänsmesse“ des Restaurants „Alberthafen“ im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt trafen sich ca. 20 Mitglieder und Nichtmitglieder in angenehmer Runde und waren sich einig: wir treffen uns am „Stammtisch“ wieder!

(Text: Bü / Fotos: SHV)



Ein Riese fährt auf der Elbe durch Dresden

Eingeweihte sahen dem Termin mit großer Spannung entgegen. Das Wetter war ruhig, der Elbe-Wasserstand stimmte, die polizeiliche Genehmigung für einen Transport mit Überlänge ausgereicht und die zeitweise Fluss-Sperrung eingeleitet: also alles perfekt und vorbereitet für den Transport eines Riesentankers auf der Elbe - auch durch Dresden.

Ja, er sah schon beeindruckend aus – dieser Riesenkonvoi, bestehend aus zwei tschechischen Schubschiffen vorn und achtern und dazwischen der 110 m lange Rumpf des Chemikalientankers Spera. Länger als drei superlange Straßenbahnen maß dieser Schiffsverband, doch die Kapitäne der Schubschiffe waren Könner: sicher manövierten sie die drei verbundenen Schiffe durch die engen Flussbögen und acht Brücken der Oberelbe. Und erstaunlich zügig waren sie unterwegs; die Passage jeder Elbbrücke dauerte nur wenige Minuten, keine zwei Stunden brauchte die Fahrt durch Dresden.

Mit diesem Transport endete eine lange Wartezeit. Der Schiffsrumpf der Spera wurde in der Barkment-Werft in Lovosice (Tschechische Republik) für einen niederländischen Reeder gebaut. Ohne Motor und Aufbauten sollte dieser Koloss auf der Elbe bis Hamburg verbracht werden und dann weiter in die Partnerwerft im niederländischen Puttershoek. Dort erfolgt die Komplettierung des halbfertigen Schiffes, das einmal als Tanker auf Binnengewässern unterwegs sein soll.

Nach einjähriger Bauzeit in Lovosice wurde am 31. 07.2018 der 900 t schwere Schiffsrumpf zu Wasser gelassen – doch das Niedrigwasser der Elbe auf Grund der großen Trockenheit im vergangenen Jahr bremste den Transportauftrag aus. Seitdem lag der Schiffsrumpf in Lovosice fest.

Jetzt – bei einem Elbpegel von 2,40 m, stimmten die Bedingungen genau, denn der knapp 5 m hohe Stahlrumpf der Spera passte auch noch durch die Dresdner Elbbrücken: der Großtransport konnte auf Reisen gehen.

(Text: Bü/Fotos: Balzer)



Nautisches Essen in der Hansestadt Lübeck

Am 22.02.2019 hatte der Nautische Verein Lübeck e.V. wieder zu seinem traditionellen jährlich stattfindenden Nautischen Essen in die „Schiffergesellschaft Lübeck“ geladen.



Zu diesem hochkarätigen Ereignis eingeladen war in diesem Jahr auch der SHV.

Durch die in 2018 durchgeführte erlebnisreiche SHV-Fachexkursion nach Lübeck, bei der das Mitglied des Nautischen Vereins Herr Ernst-Otto Timmermann mit seinen exzellenten Vor-Ort-Verbindungen erhebliche Unterstützung bot, entstanden gute Kontakte zwischen beiden Vereinen. Sie stehen beide engagiert für die Verbesserung der Wasserstraßen-Infrastruktur im Elbstromgebiet, zu dem auch der Elbe-Lübeck-Kanal gehört. Dieser Kanal stellt die einzige echte Wasserstraßenverbindung zwischen den Anrainern der Elbe und der Ostsee dar.

Der im Jahre 1870 gegründete Nautische Verein Lübeck e.V. ist speziell ein Verein, der sich für die Förderung aller Angelegenheiten der Schifffahrt, des Schiffbaus und der Hafenwirtschaft einsetzt, sich mit maritimen geschichtlichen Dingen befasst sowie auch die Pflege maritimer Traditionen übt. Er vertritt um die 400 Mitglieder in und um Lübeck, die sich aus allen Berufskreisen zusammensetzen. Mit der Seefahrt hat oder hatte der überwiegende Teil der Mitglieder zu tun – sei es beruflich oder in der Freizeit.

Es war sehr interessant zu erleben, wie sich hier in Lübeck der Nautische Verein für die Belange der Schifffahrt und Hafenwirtschaft engagiert und auch hier immer wieder die Politik gefordert wird. Besonders wurde in den Vorträgen des Treffens darauf hingewiesen, dass der Elbe-Lübeck-Kanal derzeit das „Nadelöhr“ für den Binnenschiffsverkehr zwischen Lübeck und den Elbehäfen darstellt und der Ausbau dieses Kanals für die Hinterlandverkehre des Lübecker Hafens unbedingt notwendig ist. Hier treffen sich deutlich die Interessen der Häfen an der Elbe mit Lübeck.



(Text: Bü/Fotos: Bü)

249. Wirtschaftstreffen mit der Firma



OBERMEYER ist eine der größten unabhängigen Planungsgesellschaften in Deutschland. Seit ihrer Gründung 1958 in München expandierte die Gesellschaft kontinuierlich, beschäftigt allein deutschlandweit mehr als 950 Mitarbeiter an 19 Standorten sowie ist weltweit aktiv.

Auch in Dresden ist eine leistungsstarke Niederlassung der Planungsgesellschaft ansässig, in der unser SHV-Mitglied Herr Dipl.-Ing. Peter Alexander Bloi tätig ist. Und natürlich war es für den SHV sehr erfreulich, dass sein Chef, Regionalleiter und Mitglied der Geschäftsführung Herr Dipl.-Ing. Lars Boeßert und er bereit waren, ihre Firma dem Verein vorzustellen.

OBERMEYER deckt in gesamtplanerischer Verantwortung alle Bereiche der Bauplanung ab: Gebäude, Verkehr sowie Energie und Umwelt. Mit einem Team aus Architekten und Ingenieuren, Landschaftsarchitekten und Stadtplanern ist OBERMEYER seit ca. 60 Jahren für die erfolgreiche und wirtschaftliche Realisierung von Hoch- und Tiefbauprojekten im In- und Ausland verantwortlich.

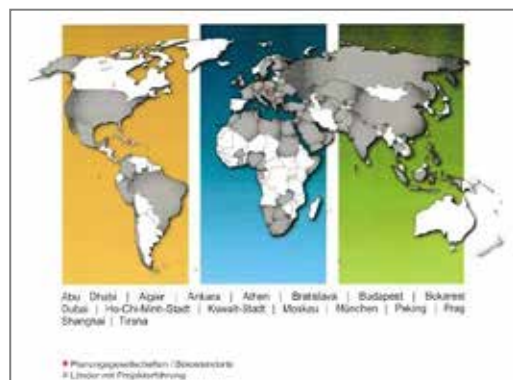
Von besonderer Bedeutung neben der Qualitätssicherung sind dabei auch die Entwicklung zukunftsorientierter und individueller Lösungen sowie die Berücksichtigung nachhaltiger, ressourcenschonender und ökonomischer Grundsätze.

Herr Boeßert stellte sein Unternehmen sehr umfassend dar und referierte interessant und anschaulich. Jeder der Zuhörer hatte schon mit Bauvorhaben zu tun und weiß um die meist dabei anstehenden mühsamen Probleme. Die Planungs- und Realisierungsaufgaben der hier vorgestellten Größe nötigten daher allseits hohen Respekt ab – die Anwesenden lauschten gespannt.

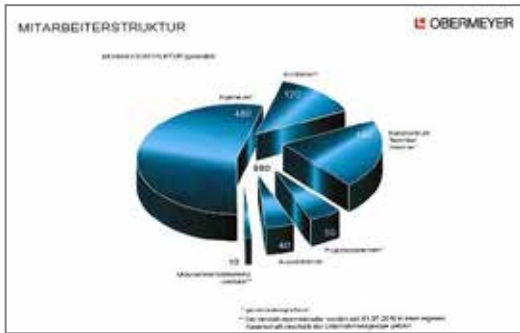
OBERMEYER ist das Beispiel einer Expansions-Erfolgsgeschichte: Gegründet 1958 als Ingenieurbüro OBERMEYER konnte sich die Firma bereits 1968 profilieren mit der Gesamtplanung des Verkehrsbauwerkes Karlsplatz/Stachus München. 1970 expandierte das Unternehmen dann durch Niederlassungsgründungen in Westdeutschland. Erste Auslandstätigkeiten begannen 1980 in der Türkei, China und Saudi-Arabien. Sofort nach der Wiedervereinigung Deutschlands begann der Aufbau der Firmenpräsenz in Ostdeutschland – bereits 1990 wurde hier mit der Gesamtplanung der Eisenbahn-Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt das erste große Projekt in Angriff genommen.

1995 verstärkte sich die Auslandstätigkeit des Unternehmens. Meilensteine dabei waren 2005 Planung und Projektmanagement für ca. 1.000 km Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke Wuhan-Guangzhou in China und die Planung der Metrolinie 2 (ca. 11 km) in Ho-Chi-Minh-Stadt/ Vietnam.

Nach vielen ehrgeizigen, beachtenswerten und gelungenen Auslandsprojekten war die Gründung eigenständiger Auslandsgesellschaften nicht mehr weit. Das nebenstehende Bild zeigt die aktuellen Aktivitäten von „OBERMEYER INTERNATIONAL“: aufgelistet sind die Standorte der Planungsgesellschaften/Büros und grau unterlegt die Länder, in denen OBERMEYER Projekterfahrung nachweisen kann.



(Bild: OBERMEYER)



Interessant und fachlich beeindruckend stellt sich auch die Mitarbeiterstruktur der Planungsgesellschaft in Deutschland dar: von den ca. 880 Fachkräften (ohne Verwaltung) sind 480 Ingenieure, 120 Architekten und 180 Konstrukteure/Techniker/Zeichner. (Bild: OBERMEYER)

Insbesondere der Tätigkeit dieser Fachleute ist es zuzuschreiben, dass sich das Volumen des Auftragseingangs im Unternehmen innerhalb 5 Jahren von 74,14 Mio. Euro (2013) auf 105,28 Mio. Euro (2018) vergrößerte.

Durch seine langjährige Tätigkeit, die oft verbunden war mit auch mehrjährigen Aufenthalten im Ausland, z. B. in China, kann Herr Boeßert auf großen Erfahrungsschatz in der Kundenarbeit verweisen. In seinen Erläuterungen zeigte er an einigen Beispielen, wie im Vertragsgeschäft die verschiedenen Nationen unterschiedlich ticken – und welche Konsequenzen dies letztendlich für das Planungsunternehmen hat.

Zunehmend schwieriger entwickelt sich aber das Prozedere der Projektplanungen und -umsetzungen im eigenen Land. So ziehen sich in Deutschland die Planungsprozesse oft weit in die Länge. Unabgestimmtes Agieren von Verwaltungen, plötzliche Meinungsänderungen, politisches Geplänkel bis hin zu Gesetzesänderungen während der dann langen Genehmigungsdiskussion verzögern und erschweren zunehmend und massiv die Arbeit des Planungsbüros als Auftragnehmer. Vermittlungsgeschick und ein langer Geduldsfaden sind dann Arbeitsgrundlage der Planer. Bestes Beispiel dafür ist der in Dresden seit langem geplante Ausbau der Königsbrücker Straße, der seit mehr als 10 Jahren die Planer der OBERMAYER NL Dresden beschäftigt – ein Ende ist nicht abzusehen.



Dem gegenüber stehen jedoch die zahlreichen realisierten Bauvorhaben in Deutschland – besonders erwähnenswerte Großprojekte u.a. sind der Mercedesplatz in Berlin und das Pumpspeicherwerk Blautal. (Projektbilder: OBERMEYER)



Nach Beendigung der Power-Point-Präsentation gab es noch eine kurze Fragerunde und auch im nachfolgenden geselligen Teil des Abends bei einem leckeren Abendimbiss wurde noch viel diskutiert.

Wir sagen den Herren Lars Boeßert u. Peter Bloi herzlich danke für den informativ-interessanten Abend. (Text: Bü/Fotos: SHV)

Mit Leidenschaft für Verpackungslösungen – Knüppel Verpackung GmbH & Co. KG feiert 2019 ihr 100-jähriges Jubiläum



Das Team von Knüppel Dresden (v.l.): Jonathan Winkel, Oliver Preuss, Uwe Hensel, Roman Hlawatsch, Toralf Pliefke, Annette Rüger, Janett Kutschera, Max Pampel, Simone Wölk, Detlef Pohl und Karin Liebigt.

Das Jahr 2019 ist ein ganz besonderes für Knüppel Verpackung: Was der Unternehmensgründer Hermann Christian Knüppel vor 100 Jahren als regionalen Familienbetrieb aufbaute, ist heute zu einer weltweit agierenden Unternehmensgruppe angewachsen, zu der auch der Standort am Dresdner Alberthafen gehört.

Rund 500 Mitarbeiter sind unternehmensweit beschäftigt: am Stammsitz in Hann. Münden, den fünf weiteren deutschen Standorten Dresden, Emlen, Bayreuth, Bodenheim und Leinfelden-Echterdingen sowie in den Niederlassungen in Österreich und Ungarn und dem Produktionswerk im westukrainischen Velyka Bakta. Hinzu kommen mit der auf Korrosionsschutzanwendungen ausgerichteten EXCOR GmbH und der auf die Entwicklung kundenindividueller Stahlgestelle spezialisierten Ckdpack GmbH zwei Joint Venture-Beteiligungen.



Schwerpunkt Verpackungsentwicklung: Knüppel entwickelt maßgeschneiderte Verpackungslösungen wie diese Nockenwellenverpackung für thyssenkrupp.

Ein Blick auf das Leistungs- und Produktportfolio von Knüppel Verpackung zeigt die Kompetenz von Knüppel Verpackung in einer Vielzahl unterschiedlicher Bereiche:

- Verpackungsberatung und CAD Verpackungsentwicklung
- Papier, Voll- und Wellpappe
- Holz und Holzverbundstoffe
- Korrosionsschutzverpackungen
- Maschinen, Geräte, Packplatzsysteme und Verbrauchsmaterialien
- Sicherung palettierter Güter
- Polsternde und fixierende Innenverpackung
- Postversandmittel

Neben der gesamten Bandbreite an Verpackungslösungen liegt die besondere Stärke des Unternehmens in der Beratung und Entwicklung von kundenindividuellen Verpackungslösungen. Mit Ernst Hahn ist seit 2012 die vierte Generation in der Geschäftsführung tätig und sorgt für eine zukunftsfähige Aufstellung.

Seit 1. Januar 1991 ist der Standort in Dresden Teil der Knüppel-Familie. Vorgänger der Dresdner Niederlassung war der VEB Verkaufskontor Papier- und Bürobedarf. Im Zuge der Wiedervereinigung stand für den Betrieb die Privatisierung über die Treuhand an. Dem damaligen Betriebsdirektor ging es dabei vor allem um die Erhaltung der Arbeitsplätze. Durch Zusicherung der Übernahme der Mitarbeiter konnte Knüppel das Elblagerhaus im Alberthafen mit dem Warenbestand erwerben. Es folgten erhebliche Investitionen, um in das Lagerhaus Büroräume einzubauen.



So wurde das 1906 als Lagerhaus errichtete Gebäude in mehreren Etappen renoviert. Neben 6.000 qm Lagerfläche über vier Etagen beherbergt es seit November 1998 auch die Labore, Klimakammern sowie Produktions- und Prüfräume der EXCOR Korrosionsforschung. Zu den Kunden, die vom Standort Dresden betreut werden, zählen Siemens, Unternehmen aus der Automobilzulieferindustrie und der Mikroelektronik sowie Möbel- und Glasproduzenten.

Das ehemalige Lagerhaus am Alberthafen wurde in mehreren Etappen renoviert.

Auch das Jahrhunderthochwasser der Elbe im Jahr 2002, welches das gesamte Kellergeschoss des Lagerhauses unter Wasser setzte, konnte die Entwicklung der Niederlassung nicht bremsen. Heute ist die Niederlassung ein anerkannter Partner für Verpackungslösungen und Verpackungsprozesse in Sachsen, Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern.

(Text und Fotos: Knüppel GmbH)

Der SHV wünscht der Firma Knüppel GmbH und ihren Mitarbeitern viele weitere Jahre erfolgreiches Tätigsein!

09./10. April 2019

Internationales Elbforum 2019 in Dresden

Am 09. und 10.04.2019 fand in Dresden das Internationale Elbforum 2019 zum Stand der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie und der Hochwasserrisikomanagementrichtlinie in der internationalen Flussgebietseinheit Elbe statt. Auch der SHV war bei dieser Tagung präsent.

Veranstaltet wurde das Forum durch die

IKSE

Internationale Kommission zum Schutz der Elbe



Am 8. Oktober 1990 unterzeichneten in Magdeburg Deutschland, die damalige Tschechische und Slowakische Föderative Republik und die Europäischen Gemeinschaften die Vereinbarung über die Internationale Kommission zum Schutz der Elbe. Vertragsparteien sind die Bundesrepublik Deutschland und die Tschechische Republik unter Beobachtung von Polen, Österreich, der EU sowie anderer internationaler Kommissionen und Nichtregierungsorganisationen.

Arbeitsinhalte der IKSE sind die Elbe, Gewässergüte, Fischfauna, Hochwasserschutz, unfallbedingte Gewässerbelastung und das Magdeburger Gewässerschutzseminar.

Hauptziele der IKSE sind

- Nutzungen, vor allem die Gewinnung von Trinkwasser aus Uferfiltrat und die landwirtschaftliche Verwendung des Wassers und der Sedimente, zu ermöglichen,
- ein möglichst naturnahes Ökosystem mit einer gesunden Artenvielfalt zu erreichen und
- die Belastung der Nordsee aus dem Elbeinzugsgebiet nachhaltig zu verringern.

Neben allen ökologischen Aufgaben ist die IKSE auch darauf bedacht, die verkehrlichen Bedingungen für die Schifffahrt zu erhalten. So wurde das Gesamtkonzept Elbe für den deutschen Abschnitt vorgestellt.

Auf der Konferenz sprach auch Exzellenz Tomáš Jan Podivínský, Botschafter der Tschechischen Republik in Deutschland (erinnert sei an seinen beeindruckenden Auftritt bei der Festveranstaltung zum 20jährigen Bestehen unseres SHV). In einem flammenden Appell (in deutscher Sprache) an die Teilnehmer des Forums forderte er sie auf, um den Verkehrsweg Elbe als die Verbindung zwischen den Regionen zu kämpfen und ihn zu erhalten. Dabei kommt der geplanten Staustufe Decin eine herausragende Bedeutung zu.



(Text: Bü / Fotos: Bü)



Im Dezember 2015 wurden für den Zeitraum 2016 – 2021 der aktualisierte „Internationale Bewirtschaftungsplan für die Flussgebietseinheit Elbe“ (Teil A) nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und der „Internationale Hochwasserrisikomanagementplan für die Flussgebietseinheit Elbe“ (Teil A) gemäß Hochwasserrisikomanagementrichtlinie (HWRM-RL) veröffentlicht.

Ende 2018, also nach der Hälfte dieses Zeitraums, informierten die Staaten im Einzugsgebiet der Elbe die Europäische Kommission über die bei der Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der WRRL erzielten Fortschritte. Gemäß HWRM-RL mussten die Staaten zu diesem Datum auch die Ergebnisse der vorläufigen Bewertung des Hochwasserrisikos überprüfen und erforderlichenfalls aktualisieren.

Zweck des Internationalen Elbeforums im April 2019 (IEF 2019) war es, die interessierte Öffentlichkeit über die Fortschritte bei der Erfüllung der überregionalen Umweltziele, die im Bewirtschaftungsplan auf der internationalen Ebene festgelegt sind, sowie über den Stand und die Ergebnisse der gemäß HWRM-RL laufenden Überprüfungen zu informieren. Darüber hinaus wurden auch Beispiele für nationale Maßnahmen zur Umsetzung der beiden Richtlinien vorgestellt. Am IEF 2019 nahmen mehr als 110 Personen teil.

Der erste Tag des IEF 2019 war überwiegend der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie, der zweite Tag dann der Umsetzung der HWRM-RL gewidmet.

Aus dem Tagungsprogramm:

- Zusammenfassung der bisherigen Schritte bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie auf der internationalen Ebene
- Strategie zur Minderung der Nährstoffeinträge in Gewässer in der internationalen Flussgebietseinheit Elbe
- Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe in Deutschland
- Methodik für die hydrologische Auswertung der Niedrigwassersituation im Grundwasser auf der internationalen Ebene
- Fallbeispiele für die Umsetzung der Hochwasserschutzmaßnahmen in der Tschechischen Republik
- Fallbeispiele für die Umsetzung der Maßnahmen des deutschen Nationalen Hochwasserschutzprogramms
- Hochwasservorhersage- und -informationssysteme, pluviale Hochwasserereignisse
- Wirkung der Talsperren auf den Hochwasserverlauf im deutschen Elbeabschnitt – Ergebnisse des Projekts „HQ-Homogenisierung Elbe“

09.-12. Mai 2019

TRIER!



Die alte Römerstadt Trier, eine der ältesten Städte Deutschlands mit einem noch sehr jungen Hafen, war Ziel unserer diesjährigen viertägigen Fachexkursion. Diese Konstellation sowie die Umgebung der Stadt mit toller Natur und vielen Sehenswürdigkeiten versprachen ein interessantes und dichtgestricktes Programm – und das mauserte sich zum SHV-Exkursions-Highlight!

Wie immer startete der TRD-Reisebus mit den 43 Exkursanten pünktlich um 7 Uhr im Alberthafen Dresden. Eine lange neunstündige Fahrt lag vor den Mitreisenden – aber jeder wusste: bei Sektfrühstück, Reise-Quiz und Preisverleihung, Verpflegungspausen sowie „Gesprächen mit gepflegten Getränken“ vergehen die Stunden im Nu.



Das Exkursions-Quiz unterlag diesmal einer besonderen Spannung: denn als Preise warteten lockend neben den wie immer sehr begehrten Bolduan-Steinen ein großes von Dr. Lis gesponserter Außenthermometer und viele weitere nützliche Dinge auf glückliche Gewinner.

Trotz der großen Entfernung kamen wir zügig und flott voran, denn unser Busfahrer Bodo Schmidt agierte perfekt und sicher.



Gute Ankunft in Trier, kurzes Einchecken im Quartier „SchroederS Stadtwald-Hotel“, und dann ging es sofort zu Weinverkostung mit Abendimbiss in die „Vereinigten Hospitien Trier“, dem ältesten aus der Römerzeit stammenden Weinkeller Deutschlands. Dort wurden wir schon erwartet zu einem Sekt-Rundgang durch die historischen Kellerbereiche, deren Ursprünge bis ins Jahr 330 zurückreichen. Damals standen hier am Moselufer zwei große Lagerhäuser, die sogenannten Horrea. In diesen wurde der Wein gelagert, der die Mosel hinaufkam, unter anderem von den Keltern entlang der Mosel. 70 Meter lang und 20 Meter breit waren die Lagerhäuser zur Römerzeit. Einige der bis zu acht Meter hohen Mauern sind noch heute erhalten – und bilden einen Teil des heutigen Hospitien-Weinkellers. Die Vereinigten Hospitien entstanden hier dann 1805 durch ein Edikt des französischen Kaisers Napoleon Bonaparte.



Fünf verschiedene Weinsorten konnten verkostet werden – und erstaunliche Geschmacksunterschiede wurden deutlich. Die Stimmung und der gute Wein inspirierten zur Erbauung aller Herrn Dr. Flügge zur Rezitation von Passagen aus dem Buch „Mosella“ des römischen Dichters Ausonius, der die Mosel beschreibt.



Müde und geschafft ging's dann zurück ins Quartier und nach einem kurzen Schlaftrunk an der Bar in die Koje, denn am nächsten Tag wartete wieder ein volles Programm.

Der nächste Tag stand dann unter fachlichem Aspekt. Mit dem Bus ging's zur Baustelle der neuen Moselschleuse in Trier mit fachkundiger Baustellenführung durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Trier.

Die meisten auf der Strecke befindlichen 28 Staustufen der Mosel sind jeweils mit einer Schleusenammer ausgerüstet, die bereits seit über einem halben Jahrhundert Dienst leisten. Insbesondere in den Sommermonaten nimmt eine Vielzahl von Fahrgastschiffen ihr sogenanntes Vorschleusungsrecht wahr, das heißt Vorrang vor den anderen Schiffen. Lange Wartezeiten an den Schleusen sind für die Güterschifffahrt dann keine Seltenheit. Außerdem gehen jährlich alle alten Schleusenanlagen an der Mosel für 8 Tage außer Betrieb, um zwingend erforderliche Instandsetzungsarbeiten durchführen zu können. In dieser Zeit sowie bei unplanmäßigen Ausfällen steht die Schifffahrt still.

Mit der neuen Schleuse (Schleusenammer-Dopplung) soll die langfristige Sicherstellung des ganzjährigen Betriebs erreicht werden. Bei Ausfall einer Anlage kann dann der Verkehr jederzeit aufrechterhalten werden. Zeitgemäße Schleusenabmessungen werden hierbei realisiert und die Schleusenkapazitäten wesentlich erhöht, sodass Wartezeiten künftig entfallen. Die Wirtschaftlichkeit des ökologischen Verkehrsweges Mosel kann damit nachhaltig wesentlich gesteigert werden bei gleichzeitiger Erhaltung einer gesunden Flora und Fauna am Fluss.



Fazit der SHV-Reisegruppe: ein sorgsam stauregulierter Fluss birgt Vorteile für Transport und Energiegewinnung – aber verliert dabei nichts an seiner Naturnähe und Natürlichkeit.

Weiter ging die Fahrt zum Hafen Trier: der Geschäftsführer der Trierer Hafengesellschaft mbH, Herr Volker Klassen, hatte zur Hafenbesichtigung und zum Mittagsimbiss eingeladen.



Herr Klassen, der uns bereits im Vorfeld mit großzügiger Kooperation unterstützte, empfing die Dresdner Exkursanten mit großer Herzlichkeit.

Der Hafen Trier ist ein noch junger Hafen. 1953 verabschiedete die europäische Konferenz das Kanalisierungsprojekt der Mosel zu einer Wasserstraße. 1957 wurde ein Standortgutachten für den Bau eines öffentlichen Hafens erstellt, 1962 die Hafengesellschaft Trier gegründet und 1963 erfolgte dann der erste Spatenstich zum Bau des Hafens Trier. Seitdem feiert der Hafen eine Erfolgsgeschichte mit stetig steigenden Umschlagszahlen.



Hafengesellschaft Trier gegründet und 1963 erfolgte dann der erste Spatenstich zum Bau des Hafens Trier. Seitdem feiert der Hafen eine Erfolgsgeschichte mit stetig steigenden Umschlagszahlen.



HAFENANLAGE	
1	Hafenbecken circa 8 Hektar
2	Kailänge 1000 Meter
3	Hafenbahn 7 Kilometer Gleislänge
BE- UND ENTLADEEINRICHTUNGEN	
4	Container Portalkran 40 Tonnen Traglast im Containerumschlag 47 Tonnen Hubleistung bei Schwergut 65 x 300 Meter Arbeitsbereich
5	Portaldrehkran 10 Tonnen Tragfähigkeit im Stückgutumschlag 6 Tonnen im Greiferbetrieb
6	Stückgutterminal Schenker AG, für nationale / europäische Stückgutlinienverkehre auf der Straße
LAGEREINRICHTUNGEN	
7	Lagerhallen 20.000 Quadratmeter Lagerfläche
8	Freilagerfläche 38.000 Quadratmeter, 30.000 Quadratmeter im Kaibereich, 31.500 Quadratmeter befestigt, 5.000 Quadratmeter für den Containerverkehr
9	Getreidesilo Lagerkapazität ca. 17.000 Tonnen Trocknungsanlagen mit 30 Tonnen pro Stunde Reinigungskapazität 80 Tonnen pro Stunde
10	Elektronische Waage Erfasst Güterbewegungen in den Hafen und aus dem Hafen

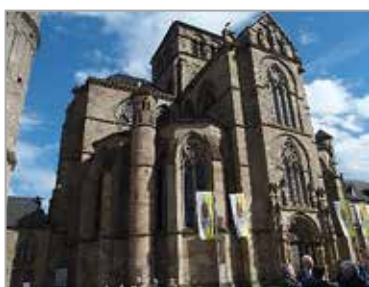
Gut informiert und verpflegungsmäßig bestens versorgt wartete der nächste Exkursionspunkt: was wäre ein Besuch der Stadt Trier ohne Stadtbesichtigung? Das ging ja gar nicht! Also auf zu einem kompetent geführten Stadtrundgang.



Die Stadt Trier und ihre Umgebung punktet mit vielen Sehenswürdigkeiten: Trier wurde vor mehr als 2000 Jahren von den Römern gegründet und beansprucht den Titel der ältesten Stadt Deutschlands für sich. Trier beruft sich hierbei auf die längste Geschichte als bereits von den Römern anerkannte Stadt, im Gegensatz zu einer Siedlung oder einem Heerlager. Die Stadt verfügt noch über einige gut erhaltene römische Baudenkmäler wie die Porta Nigra, die Reste römischer Badehäuser sowie ein Amphitheater nahe dem Stadtzentrum. Die Römischen Baudenkmäler in Trier zählen seit 1986 zum UNESCO-Welterbe.



Auch die Innenstadt ist sehenswert. Zum Trierer Weltkulturerbe zählen sowohl der im Kern romanische Dom als auch die frühgotische Liebfrauenkirche. Darüber hinaus gibt es in Trier Kulturdenkmäler aus nahezu allen Epochen von der Frühgeschichte bis zum 21. Jahrhundert.





Karl Marx (1818 - 1883)

Karl Marx ist der bekannteste Sohn der Stadt Trier. Wie kaum ein anderer hat er die unerhörte Dynamik seiner eigenen Zeit analysiert und wachsende Ungleichheit und Ausbeutung kritisiert. „Das Manifest der Kommunistischen Partei“ und „Das Kapital“ gehören heute zum UNESCO Weltkulturerbe. Die Würdigung seines Lebenswerkes jenseits von Legendenbildung und ideologischer Vereinnahmung ist der Stadt Trier ein großes Anliegen. Seine Ideen sind im 20. Jahrhundert zu Aufbau und Rechtfertigung von Diktaturen missbraucht worden. Seine Denkanstöße können aber auch heute noch dazu dienen, unseren Blick für die Probleme der Gegenwart zu schärfen.“

Und auch ein Foto mit dem berühmten Sohn der Stadt Trier, Karl Marx, durfte nicht fehlen.

Zurück ins Hotel, schnell umgezogen und frischgemacht – und schon ging es weiter. Zum Abendessen waren wir angemeldet im „Wein- und Tafelhaus“ in Trittenheim inmitten der Weinberge.

Weinanbau – das war auch schon eine Frage im Exkursions-Quiz:

*Trier liegt in der Weinregion Mosel, dem größten Steillagenweinbaugebiet der Welt mit über 5.300 ha.
Welche Rebsorte dominiert im Anbau? - Weißburgunder
- Riesling
- Müller-Thurgau*



Dank guter Vorinformation konnte diese Frage von fast allen Exkursanten richtig beantwortet werden: An der Mosel befindet sich die größte Riesling-Anbaufläche weltweit; 2012 wurden in der Region 669.125 hl Wein produziert.

Im „Wein- und Tafelhaus“ wurde natürlich mit Riesling angestoßen sowohl auf unsere Exkursionstour als auch auf unseren Mentor Herrn Volker Klassen und ihm ein herzliches Dankeschön für seine Gastfreundschaft und große Unterstützung gesagt. In lockerer Stimmung, bei gutem Essen und süffigem Wein klang der Tag entspannt aus.



Samstag – aber an Ausschlafen war nicht zu denken! Unser Reisebus startete zeitig früh nach Mettlach zur Besichtigung des Keramik-Erlebniszentrums Villeroy & Boch in der Alten Abtei Mettlach. Die sehr kurzweilige Führung informierte über die Firmenentwicklung von der Gründung bis zur Gegenwart; tolles Geschirr war zu sehen, Skulpturen, Colani-Produkte – und das Gäste-Cafe erwies sich als Adaption des berühmten Dresdner Milchladens, den die Rheinland-Pfälzer auch sehr gut kannten. Für einige Exkursanten war dann Keramik-Kauf im Betriebsshop ein freudiges „muss“.



Die Weiterfahrt zum 180 m über der Saarschleife gelegenen Aussichtspunkt Cloef zur Besichtigung der Saarschleife „von oben“ fiel dann buchstäblich „ins Wasser“. Es regnete in Strömen und nur die Mutigsten wagten sich ins Freie und einen Blick ins Tal. Doch das Genießen der Aussicht und das Begehen des 1.250m langen Baumwipfelpfades, der auf dem 42 Meter hohen Aussichtsturm atemberaubende Blicke ins Tal



der Saarschleife frei gibt, ertranken im Regen. Das gleiche nasse Dilemma betraf unseren Stopp an der „Klausenkapelle“ in Kastel-Staadt, ein von Mönchen



in die Felswand aus Sandstein geschlagenes Refugium auf einem Plateau über dem Tal, und die Besichtigung der um 1600 errichteten zweigeschossigen Klausenkapelle.

Schnell gings also abenteuerliche Serpentinafen hinab weiter nach Saarburg, wo schon der luxemburgische Luxusliner „MS Princesse Marie-Astrid“ am Ableger wartete und uns in zweistündiger relaxter Schiffsfahrt auf der Saar mit Abendessen an Bord von Saarburg nach Grevenmacher schipperte. Unser dort wartender Bus brachte uns dann wieder heimwärts ins Hotel.



Viel zu schnell vergingen drei interessante und erlebnisreiche Exkursionstage. Doch auch der vierte Tag, der Tag der Heimreise, hatte es in sich: die Überraschungstopps teilten die zeitintensive Reisedauer in drei fast gleichlange Abschnitte. Aber wo ... Die Exkursanten rätselten lange.



Stopp 1: das Automuseum „Centralgarage“ in Bad Homburg, ein ehemaliges Autohaus in Industriearchitektur der beginnenden 1990er Jahre und seit 2007 neu genutzt mit wechselnden Ausstellungen. Die neue Ausstellung "Autos im Film" zeigte den "Herbie" aus "Ein toller Käfer" oder auch den faszinierenden De Lorean aus "Zurück in die Zukunft" ... und viele weitere Filmfahrzeuge! Für Autofans ein Augenschmaus!!!



Stopp 2: Die Marienglashöhle im Thüringer Wald bei Friedrichroda. 1784 entdeckte man eine der größten und schönsten Gipskristalldrüsen Europas. Mit einem Durchmesser von etwa zehn Metern war sie beinahe vollständig mit farblosen und durchsichtigen Gipskristallen, Marienglas genannt, ausgekleidet. Dieses Material aus der Marienglashöhle wurde bis 1848 in Kirchen und Klöstern zur Verzierung von Altären, Kronleuchtern und Gemälden verwendet.



FAZIT:

Vier spannende, kurzweilige, aber auch anstrengende Reisetage lagen hinter uns. Wir konnten viel kennen lernen und haben viel gesehen. Und auch der Spaß kam nicht zu kurz. Alles in allem wieder eine gelungene Fahrt, an die alle gern zurück denken werden.

Deshalb nicht von ungefähr wurde beim Verabschieden wieder die rhetorische, aber ernst gemeinte Frage gestellt:

Wohin fahren wir denn im nächsten Jahr?

(Text: Bü /
Fotos: Kahle, Bü)



250. Wirtschaftstreffen in der Hafenmühle Dresden

Am südlichen Rand des Alberthafens Dresden schwingt sich ein markantes Gebäude weit über seine Umgebungsbebauung empor. Neben den ganzen barocken Bauten in der Altstadt, dem Rathaus, der Yenidze und der Synagoge gehört auch sie zum Wahrzeichen von Dresdens Mitte: die Dresdner Mühle.



Zur Historie:

Der aus einer alteingesessenen sächsischen Müllerfamilie stammende Müller Gottlieb Traugott Bienert pachtete 1852 die Hofmühle in Dresden-Plauen (bekannt als Bienertmühle) und erweiterte seinen Betrieb durch den Neubau der "Bienertschen Hafenmühle" am Alberthafen.

Erbaut 1913 war die Hafenmühle zum Zeitpunkt ihrer Eröffnung eine der modernsten Mühlen Deutschlands. Als Eisenbetonkonstruktion errichtet hatte die Hafenmühle bereits ein mechanisches System für den Transport der Körner und

den Mahlvorgang, welches manuelle Eingriffe im Normalfall überflüssig machte sowie als modernen Brandschutz gab es Sprinkleranlagen und elektrische Brandmelder. Der Siloturm der Mühle ist 63 Meter hoch und fasste damals 13.000 t Getreide.

Die Hafenmühle überstand beide Weltkriege fast unbeschadet. In der DDR wurden 1972 die Bienertwerke und damit auch die Hafenmühle verstaatlicht (VEB Mühlenwerke Dresden) und nach der Wende als Dresdner Mühle GmbH privatisiert. 2014 übernahm das Unternehmen „Bindewald und Gutting“ die Dresdener Mühle und investierte seither mehr als neun Millionen Euro.



Einige alte Dresdner kennen die Hafenmühle auch noch unter dem Begriff „Mehlkirche“.

Zwischen Mühle und Alberthafen gab es lange Zeit sogar „Direktkontakt“: über einen Tunnel von der Mühle ins Hafengelände bestand eine direkte Anbindung ans dortige Eisenbahnnetz und die Binnenschifffahrt. Ein bequemes und kostengünstiges Ausladen des meist aus Übersee kommenden Getreides vom Bahnwaggon und Schiff aus war dadurch ermöglicht. Später wurde zusätzlich sogar eine elektrische Güterstraßenbahn als Verbindung zur Bienertmühle Plauen in Betrieb genommen.

Schon lange hatte der SHV eine Besichtigung dieses imponierenden Industriegebäudes im Auge. Nun endlich konnte dies verwirklicht werden und am 07. Mai empfingen Prokurist und Betriebsleiter Herr Norman Krug und Vertriebsleiterin Frau Brunhild Hutschenreuther die SHV-Mitglieder im Tagungsraum der Firma. Dort beeindruckte sofort ein großer informativ gestalteter Wandfries, der die Entwicklungsgeschichte der Firma aufzeigt.



Vor dem Rundgang durch das Mühlengebäude stellte Herr Krug anschaulich und power-point-unterstützt seine Firma vor. Die parallel dazu mit Brötchen und Getränken verköstigten Zuhörer lauschten gespannt und wollten mittels Zwischenfragen immer noch mehr Details zum Produktionsgeschehen der Mühle wissen.

Das Produktionsvolumen der Mühle stieg/steigt kontinuierlich. Waren es in den Anfangsjahren der Mühle 15.000 – 30.000 t Getreideverarbeitung pro Jahr, so wurden 1987 bereits 125.000 Tonnen Getreide vermahlen. Derzeit werden im Jahr 180.000 Tonnen Getreide verarbeitet (davon 140.000 Tonnen Weizen, der Rest Roggen) und täglich 550 Tonnen Mehl hergestellt.



Die Firmenphilosophie und das Produktionsspektrum der Getreidevermahlung haben sich in den letzten Jahren stark verändert. Kam früher noch tonnenweise Importgetreide aus dem Ausland, insbesondere aus Ungarn, so wurde 1993 mit dem **Markenzeichen „Sachsens Ährenwort“** auf regionale Erzeugung und kontrollierten Getreideanbau umgestellt. Das Getreide liefern jetzt hauptsächlich Bauern aus dem Umkreis. Aktuell beteiligen sich 150 Landwirte und 200 Bäcker am Programm, das 2013 den Sächsischen Umweltpreis erhielt.



Und ganz wichtig: auf die Qualität des Getreides kommt es an. Denn die Backeigenschaften des Getreides schwanken, z.B. durch Nässe oder Dürre im Jahr. Die Getreidequalität wird deshalb im hauseigenen Labor gleich bei Ankunft des Getreides überprüft, bevor die Ernte in Silos sortenrein gelagert wird. Beeindruckend: noch nach den bis zu 23 Mahlvorgängen bei Spezialmehlen und der Verpackung ist die Mühle in der Lage, genau zu sagen, von welchem Bauern das Getreide stammt. Die Getreideanlieferung erfolgt ausschließlich durch 17 eigenen Spezial-Laster, die sich die Mühle angeschafft hat, um diesen Qualitätskriterien zu entsprechen.

Hochinteressant zu hören war, welche hoher Wert der Qualität und Beschaffenheit der Mehle zukommt. Auch hier ist das Mühlenlabor stark gefragt. Herr Krug: "Wir entwickeln spezielle Mehle, deren Backeigenschaften auf die gewünschten Produkte ausgerichtet sind, egal ob Brötchen, Kekse, Pizza oder der Dresdner Stollen. Mehl ist ein

Naturprodukt, aber es muss an die Bedürfnisse der Abnehmer angepasst sein. Und wir brauchen anhaltende stabile Qualität der Mehlsorten. Nur so kann auch eine stabile Qualität des Endproduktes, also z.B. der bestimmten Kekssorte, gewährleistet werden.“

Z.B. werden Weizensorten aus verschiedenen Lieferungen so kombiniert, dass bestimmte Mehleigenschaften entstehen. Fehlt es an Enzymen kann mit enzymreichem Getreide ausgeglichen werden. Auch über thermische Behandlung oder Vermahlungsdruck können Mehleigenschaften beeinflusst werden

Die Dresdner Mühle ist seit der Wende zunehmend als Anbieter besonderer Mehlsorten am Markt. Seit 2004 werden vor Ort z.B. auch Markenmehle für die Firma "Kathi" produziert.

Das Unternehmen hat 55 Mitarbeiter, darunter Azubis und Fahrer für die firmeneigenen Spezial-LKW. Die Firma ist erfolgreich und der Betriebsleiter ist zufrieden: die Absatzlage ist gut und wird durch guten Service, vorantreibende neue Ideen und intensives Kontrollmanagement stabil gehalten bzw. weiter ausgebaut. Dazu braucht die Dresdner Mühle mehr Lagerkapazität und will weitere große Summen investieren. Zu den bestehenden 54 Silozellen sollen noch weitere dazukommen; außerdem wird eine zusätzliche Verladestation für den Fuhrpark gebraucht.

Dann beginnt der Betriebsrundgang. Alles muss clean sein und bleiben – deshalb schlüpfen alle Besucher mit großem Belustigungseffekt in Kittel und Häubchen

Viele Treppen sind zu steigen und die Walzenstühle machen höllischen Krach. Hochinteressiert lauschen die Vereinsmitglieder den Ausführungen von Frau Hutschenreuther und Herrn Krug.

Letztendlich sind alle begeistert vom Einblick in dieses sowohl historisch als auch wirtschaftlich sehenswerte Industrieobjekt. Herzlichen Dank den beiden Mentoren für die interessante Wissensvermittlung und Betreuung der SHV-Mannschaft. (Text: Bü / Fotos: SHV)



dem Dresdner Hauptbahnhof auf`s Dach gestiegen ...



Damit hatte ernstlich keiner gerechnet: wir durften wirklich das Dach des Dresdner Hauptbahnhofes erklettern! Aber der Reihe nach ...

Unser Vereinsmitglied Peter Pfeifer hat viele Ideen, verfügt über mannigfaltige Kontakte und brachte so auch den Vereinsvorsitzenden Detlef Bütow mit dem ehemaligen Bahnhofsmanager Joachim Täubert zusammen. Joachim Täubert ist seit über 40 Jahren bei der Bahn und hat durch seine leitenden Funktionen Einblick in viele Bereiche der Schiene und was darauf fährt. Die Grundidee für das Kennenlernen war, in einer moderierten Führung den Hauptbahnhof in gänze auch mit seinen versteckten Räumlichkeiten kennen zu lernen. Herr Täubert war dankenswerter Weise sofort für diese Idee offen und sagte seine Unterstützung als „Reiseleiter“ zu.



Treffpunkt für die Vereinsmitglieder sollte eigentlich „auf dem Bahnhof unter der Laterne“ sein – doch schon der verständnislose Blick des Vereinschefs verlangte nach einem allgemein bekannteren Platz.

Bereits auf der ersten Station des Rundgangs - in der Kuppelhalle des Bahnhofes- wurde das Rätsel dann von Herrn Täubert gelüftet: die in einer Mischform von Renaissance und Barock gehalten Kuppel über der Eingangshalle war gemeint, in der früher eine Lampe = Laterne hing. Für alteingesessene Dresdner ist dieser



Ort aber noch immer ein Begriff.

Die sehr bemerkenswerte Führung ermöglichte Einblicke in die geniale Konstruktion des Bahnhofes vom Keller bis zum Dach.

Als im Jahr 1898 der Dresdner Hauptbahnhof in seiner jetzigen Form eingeweiht wurde, war er schon zur damaligen Zeit ein Meisterwerk sächsischer Ingenieure. Er ersetzte den zu klein gewordenen Böhmisches Bahnhof und war mit seiner repräsentativen Gestaltung (geschmückt mit Deckenmalereien und Wappen der 26 sächsischen Amtshauptmannschaften, an den Wänden der Wartesäle -heute "Lounges"- Wandbilder auf Meißner Porzellanfliesen) als zentraler Bahnhof der Stadt Dresden konzipiert. Geschaffen von den Dresdner Bauräten Giese und Weidner umfasste er 32.700 Quadratmeter, hatte drei Bahnsteighallen und mit allen Gleisen und Weichen kostete er 26 Millionen Goldmark. Auch betriebstechnisch war der Bahnhof etwas ganz Besonderes. Er ist gleichzeitig Kopf- und Durchgangsbahnhof: mit Stumpfgleisen zu ebener Erde in der Mittelhalle, unter den beiden Flügelhallen wurden in 4,50 Meter Höhe Gleise für den Durchgangsverkehr



gebaut.

In den Kellerräumen zeigt eine kleine Dokumentation Konstruktionszeichnungen und Stationen der weiteren Geschichte des Bahnhofes. Zerstörungen in den vergangenen 100 Jahren wie die Bombennächte im Februar 1945 oder das Jahrhundert-Hochwasser im August 2002 wurden durch unzählige Helfer und Initiativen beseitigt.



Bei der Sanierung bis 2006 bekam der Bahnhof nach spektakulärem Entwurf des Stararchitekten Sir Norman Foster anstatt eines Glasdaches ein High-tech-Dach: ein teflonbeschichtetes Membrandach auf Glasfaserbasis. Dieses weiße, transluzente, selbstreinigende und äußerst reißfeste Material ist nur ca. 1 mm dick, jedoch extrem



wetterfest. Die Belastung hält bis zu 90 t/pro laufendem Meter aus. Herr Täubert hatte einen kleinen Streifen dieses Materials mitgebracht, das intensiv fachlich begutachtet wurde und letztendlich zerteilt als kleines Souvenir der Veranstaltung mitgenommen werden durfte.



Die winterliche Schneelast hat dennoch Schäden an der Dachhaut verursacht. Diese ist an sogenannten Trichtern, in die der Schnee rutscht u. die das Teflon-Dach mit Dachrinnenfallrohren verbinden, eingerissen. Es regnet im Bahnhof – und eine teure Reparatur wird notwendig.



Die Führung ging wirklich quer durch den ganzen Bahnhof – und schließlich landeten wir auf dem Dach – im Abendsonnenschein ein beeindruckendes Erlebnis!!!



Widerwillig und viel zu schnell mussten wir wieder vom Dach – hier es gab ja noch so viel zu entdecken und Perspektiven zu verarbeiten und genießen.

Das abschließende Abendessen war dann in den Räumen des ehemaligen Bahnhof-Intershops aufgebaut und alle langten kräftig zu – die Wanderung hatte hungrig gemacht.



Alle Teilnehmer dieser „Expedition“ waren ob des Gesehenen stark beeindruckt und Herr Täubert erhielt ein ganz großes herzliches Dankeschön für die Ermöglichung dieses einmaligen Erlebnisses.

(Text: Bü / Fotos: Hofmann, SHV)



Neue Lagerhalle für landwirtschaftliche Güter im Hafen Lovosice (CZ): SBO und ČSP investieren 720.000 Euro

Im tschechischen Binnenhafen Lovosice an der Elbe haben die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) und ihre Tochtergesellschaft Česko-saské přístavy s.r.o. (ČSP – Tschechisch-Sächsische Häfen GmbH) heute eine moderne Lagerhalle für landwirtschaftliche Güter eingeweiht. In einer fünfmonatigen Bauzeit und mit einem Investitionsvolumen von 720.000 Euro entstand die Halle im westlichen Teil des Lovosicer Hafens, unmittelbar neben der seit 2006 bestehenden Salzlagerhalle.

Nutzer der neuen Lagerhalle und gleichzeitig strategischer Partner ist die Firma Glencore Agriculture Czech s.r.o. aus Usti nad Labem. Auf einer Nutzfläche von 1.000 m² können ab sofort bis zu 3.500 Tonnen Sojaschrot und Getreide eingelagert werden. Die logistische Abwicklung (Anlieferung, Umschlag, etc.) übernimmt die CSP im Auftrag von Glencore. Die Belieferung der Lagerhalle kann per Waggon und LKW erfolgen. Dazu hat die CSP zwei moderne Getreidemuldenkipper mit GMP-Zertifizierung (Good Manufacturing Practice) sowie einen neuen Liebherr-Radlader L542 angeschafft.

Die Errichtung der Lagerhalle ist ein weiterer Schritt zur Erschließung des Hafengeländes in Lovosice. „Mit der neuen Halle haben wir unsere Lagerkapazitäten im Hafen Lovosice noch einmal deutlich erweitert“, sagt Heiko Loroff, Geschäftsführer der SBO und CSP. „Unsere Kunden stehen bereits eine Salzlagerhalle mit einer Kapazität von 23.000 Tonnen, zwei Siloanlagen mit 40.000 und 5.000 Tonnen sowie eine weitere Lagerhalle für landwirtschaftliche Güter mit 2.000 Tonnen zur Verfügung.“ Der Hafen Lovosice als trimodales Terminal bietet eine verkehrsgünstige Anbindung und gewährleistet einen reibungslosen Weitertransport der Güter per Binnenschiff, Eisenbahn und LKW.

Angaben zur Lagerhalle

Bauart: Zelthalle mit Stahlkonstruktion
Bodenplatte aus 18 cm Stahlfaserbeton
umlaufende Betonfertigteile (1,50 m hoch)
elektrisch betriebene Sektionaltore

Grundfläche: 50 x 20 Meter
Kapazität: bis 3.500 Tonnen (abhängig von der Gutart)
Gutarten: Getreide, Sojaschrot u.a. landwirt. Güter
Bauzeit: 21.01.-11.06.2019



neue Lagerhalle für landwirtschaftliche Güter Beladung eines Getreidemuldenkippers im Hafen Lovosice

(Text/Bilder: SBO)



Wellness-Kur

für das „HISTORISCHE TERMINAL“ im Alberthafen Dresden

Es ist das Leben und es geht jedem so: der Lack blättert oder ist ganz ab – und irgendwann braucht jeder oder jede mal eine Rundum-Erneuerung bzw. Verjüngungskur. So eben auch die „Waltraut“ und das gesamte Historische Terminal im Alberthafen Dresden.

Das „Historische Terminal“, errichtet an einem Stück des alten originalen Kais von 1895 und bestehend aus dem über 100jährigem Elbe-Schlepp- und Lagerkahn „Waltraut“ (einem der wenigen insgesamt noch vorhandenen Binnenschiffen, die, Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut, den Frachtverkehr auf der Elbe noch bis in die 1960er Jahre zu einem wesentlichen Teil bewältigten), einem Kran, zwei alten Bahn-Güterwagen und einem Werkstattcontainer.

Zur Verbesserung der Optik des Terminals hatte die SBO gemeinsam mit der HID im vergangenen Jahr dem Werkstattcontainer eine Holz-Umhausung im Stil der alten Bergeschuppen um 1910 mit flachem Giebeldach gegeben. Um die Instandhaltung, Pflege und die Vermarktung des Elbe-Schleppkahns engagiert sich satzungsgemäß der SHV – und damit hat der Verein immer auch das gesamte Terminal im Blick.

Und eine Rundum-Pflege tat Not: Farbanstriche waren verblasst, altes Material und Müll lagerten in und an den Anlagen und Unkraut wucherte im Gelände – der letzte Arbeits-Pflegeinsatz des SHV fand 2017 statt und lag damit immerhin zwei Jahre zurück.

Fazit: Arbeitseinsätze der Vereinsmitglieder waren dringlich und unabdingbar!

Im Juli sollte es losgehen: alle SHV-Mitglieder waren aufgerufen, sich an Arbeitseinsätzen zur Pflege und Verschönerung des Terminals zu beteiligen und/oder mit Spenden zum Kauf der erforderlichen Materialien beizutragen.

Der Ausschuss des SHV „Historisches Terminal“ bereitete die Einsätze in mehreren Treffen vor Ort vor, legte die erforderlichen Arbeiten fest und organisierte Arbeitsmaterialien und Entsorgungscontainer. Folgendes war zu tun:

- Erneuerung des Farbanstrichs an der Außenhaut der „Waltraut“
- Beräumung des Schleppkahns und der Waggons von abgelagerten Materialien
- Aufarbeitung der Holzreste aus der Decksreparatur des Kahns
- Weitere Sanierung und Optimierung der Schiffselektrik
- Abgrenzung des HT mittels Ketten und im Hafen vorhandener alter Poller, die rechtzeitig vor der Verschrottung aufbewahrt wurden
- Farbanstrich dieser Poller und Ketten in historischer Form
- Setzen von zwei alten Fahrwassertonnen und deren malermäßige Aufarbeitung
- Wildwuchs- und Unkrautbeseitigung im Gelände des Terminals

Und es zeigte sich wieder: auf die SHV-Mitglieder ist Verlass!

Am 09. sowie am 23. Juli fanden die geplanten zwei Arbeitseinsätze mit insgesamt 37 Teilnehmern statt.

In deren Verlauf wurde trotz dieser Super-Beteiligung jedoch schnell erkennbar, dass das geplante große Arbeitsvolumen nicht schaffbar war. Im Arbeitseifer und mit Begeisterung für das Entstehende wurde deshalb noch vor Ort beschlossen: wir machen weiter!

Die damit vereinbarten weiteren Arbeitseinsätze bremste jedoch erst einmal das Sommerwetter aus: bei über einen langen Zeitraum anhaltenden Temperaturen um die 30°C und intensivem Sonnenschein konnte nicht gearbeitet werden. Doch im September war es dann soweit: **am 03. und 04.09.2019 schafften sich nochmals 23 Personen auf dem Terminal** und verpassten sowohl der „Waltraut“ als auch dem Außengelände ein frisches sauberes Aussehen.

Insgesamt wurden bei den Arbeitseinsätzen von 60 Personen 298 Arbeitsstunden erbracht. 13 Mitglieder spendeten 1.170 EUR Euro für Materialkäufe.

Dafür sei hier allen Beteiligten nochmals sehr sehr herzlich gedankt!

Ein besonderes Dankeschön haben sich verdient

- die Mitglieder der „Fachgruppe Elbeschiffahrt“, die sich in großer Anzahl an den Arbeitseinsätzen beteiligten,
- Herr Frank Thiele und Herr Dietmar Gintschel, die sich innerhalb der SBO intensiv und kreativ um die Instandsetzung und Optik des Historischen Terminals engagierten und
- Herr Hartmut Männchen, der im Jahreslauf kontinuierlich Sicherungsmaßnahmen an der Schiffselektrik durchführte.

Ja – und so konnte die alte Dame „Waltraut“ in ihrem Wohnumfeld geputzt und in Gelassenheit und Ruhe dem „Tag des offenen Denkmals“ im September entgegen sehen, der im Jahr 2019 am 8. September stattfindet und an dem voraussichtlich wieder viele hundert Besucher das „Historische Terminal im Alberthafen“ besuchen und in Augenschein nehmen werden.

(Text: Bü)



Historisches Terminal
bei seiner Errichtung
1995
(Foto: SBO)



Historisches Terminal
im September 2019
(Foto: SHV)

Teilnehmerliste (alphabetisch) bei den Arbeitseinsätzen 2019

09.07.2019 (je 3h)	23.07.2019 (je 3 h)	03.09.2019 (je 3,5 h)	04.09.2019 (je 4 h)
Egmar Balzer	Egmar Balzer	Egmar Balzer	Egmar Balzer
Detlef Bütow	Thomas Bolduan	Detlef Bütow	Detlef Bütow
Matthias Fink	Detlef Bütow	Birgit Bütow	Mathias Fink
Lars Funke	Birgit Bütow	Matthias Fink	Lars Funke
Dietmar Gintschel	Claus Fiebiger	Matthias Hauswald	Dieter Hanitsch
Dieter Hanitsch	Matthias Fink	Karli Klemm	Matthias Hauswald
Fritz Heinrich	Ulrich Finke	Cornelia Kohl	Mario Hofmann
Manfred Hille	Lars Funke	Hartmut Männchen	Klaus Kautz
Mario Hofmann	Dieter Hanitsch	Gerhard Opitz	Cornelia Kohl
Petra Kadner	Matthias Hauswald	Steffen Tucholsky	Hartmut Männchen
Klaus Kahle	Fritz Heinrich		Andreas Metzner
Kornelia Kohl	Mario Hofmann		Frank Seifert
Hartmut Männchen	Petra Kadner		
Gerhard Opitz	Cornelia Kohl		
Heike Schäfer	Christine Kucklick		
	Gerhard Opitz		
Vorbereitung; W.Kiesel	Peter Pfeifer		
	Detlef Pohl		Restarbeiten im Sept./Okt. 2019: Mario Hofmann
	Frank Thiele		
	Steffen Tucholsky		
	F.Wolf		
16 Personen	21 Personen	10 Personen	13 Personen
48 Arbeitsstunden	63 Arbeitsstunden	35 Arbeitsstunden	52 Arbeitsstunden

Summe: 60 Personen mit insges. 198 Arbeitsstunden

Pflege/Erneuerung der Schiffselektrik:

Hartmut Männchen	laufend im Jahr2019: 25 Stunden
------------------	--

Spenden-Liste (alphabetisch) zum WT „Arbeitseinsatz Waltraut“ 2019

Name	Organisation
Christian Angermann	Luftbildservice GmbH
Michael Benedikt	TS Bau GmbH
Thomas Bolduan	BIB Ingenieurbüro
Jörg Fallasch	Ingenieurgesellschaft mbH
Claus Fiebiger	Cosmo Immobilien
Klaus Kautz	privat
Klaus Kautz	WSA
Dr. Wolfgang Lis	privat
Andreas Metzner	Jachtschule Metzner
Thomas Porstein	Porstein 4D Ingenieure
Bernd Seide	privat
Wolfgang Vasicek	STRABAG AG Dir. Sachsen
Reinhard Weller	UNITAS Revision GmbH







22. August 2019

„SHV-Crew unter vollen Segeln auf See“



Auch in diesem Jahr gelang es den Segelfreunden unseres SHV, das Segelschulschiff „Greif von Ueckermünde“ (ex. „Immer bereit“) für einen – nun schon als traditionell zu bezeichnenden - Törn zu chartern und unter der bewährten Schiffsführung von Eckard Budy und Gerd Ballstädt für fünf Tage in See zu stechen.

Wie immer begann die Reise auch diesmal am ZERUM-Kai von Ueckermünde, wo die „Greif“ zusammen mit der „Wappen von Ueckermünde“ beheimatet ist. Dank brillanter Vorbereitung durch „Kreuzfahrt Direktor“ Detlef Pohl konnten die Kammern schnell bezogen werden und jeder konnte von der ersten Minute an seine Arbeitsposition an Bord. Also die dynamischsten von uns wussten, dass sie nun als „Springer“ sowie an Groß- und Besansegel eingesetzt waren, während die etwas betagteren mit Fender, Vorsegel und Vorleinen zu hantieren hatten.

Traumhaft der zweite Reisetag auf See: Bei Windstärke 3-4 unter voll gesetzten Segeln – also Fock-, Klüver-, Groß- und Besansegel – von Kröslin an der deutschen Küste 45 Seemeilen (83,4 km) ostwärts in den Hafen Dzwino (Dievenow) auf der Insel Wolin in Polen. Unvergesslich wird die auf hoher See erlebte Begegnung mit dem schnellsten und zu den größten Segelschiffen der Welt gehörenden russischen Schulschiff „Mir“ wohl bei den Teilnehmern bleiben! 1987 auf der Leninwerft in Danzig gebaut, kann der 109m lange und an seinen drei Masten mit 28 Segeln ausgerüstete Großsegler in der Spitze 19,4 Knoten (ca. 36km/h) Geschwindigkeit erreichen, wenn der Wind in seine Segelfläche von 2.771m² bläst. Mit den voll gesetzten Segeln von 150m² unserer Greif von Ueckermünde machten wir aber mit 7 Knoten (13km/h) doch eine sehr respektable Fahrt!



Gute Stimmung an Bord hängt nicht unwesentlich von der Leistungsfähigkeit der Kombüse und dem Allround-Service der Backschafter ab. Diesbezüglich glänzten die jeweils eingeteilten SHV-Segler in stillem Wettbewerb miteinander um besten Service! Voran die Frischküche von Gourmetkoch Detlef Pohl, der auch die Soljanka nicht aus der Blechbüchse bereitete, sondern mit frisch gekochten Bestandteilen nebst Verfeinerung mit französischem Weißwein kreierte, während die Backschafter neben den Pflichtarbeiten (Tisch decken und abräumen, Abwaschen und Aufklaren der Kombüse sowie Vorbereitung der Produkte für den Koch incl. Kartoffelschälen) auch gern Obst und Kuchen zum Nachmittagskaffee an Deck servierten. War der Abend in romantisches Licht getaucht, organisierte die Backschaft auch schon mal ein Abendessen am Kai. In Altwarp (D) wurde da z.B. am Abend des dritten Reisetages ein Tisch nebst Bänken an Land aufgetrieben und ordentlich gesäubert, bis dann mit Blick auf unsere „Greif“ das Abendessen genossen werden konnte. Das wird auch in Erinnerung bleiben wie die Begegnungen mit der Küstenwache oder den Fähren der TT-Line sowie die an Bord mitgehörten „Mayday.Mayday“-Signale, deren Ursache „Personen über Bord im Wasser“ vor der Insel Rügen waren; nach einer Stunde waren diese gerettet.



Als am ZERUM-Kai das große Aufklaren des Schiffes beendet und das Mannschaftsbild geschossen war, einte die Mannschaft dieses SHV-Törns der Wunsch, dass es doch auch 2020 wieder gelingen sollte, eine solche Reise für alte und neue Segelfreunde unseres Vereins zustande zu bringen.

Großer Dank an alle, die dieses Ereignis möglich gemacht haben.



(Text: Prof. Fritz Heinrich/Bilder: Bü)

ein vergnüglicher Abend im Theater „Dresdner Brettl“ auf dem Theaterkahn Dresden
mit Tom Quaas und Pianistin Anna Böhme in einem Georg-Kreisler-Abend

„Tauben vergiften“.



Zugegeben: der Titel klingt makaber: TAUBEN VERGIFTEN! Und dementsprechend diffizil – aber sehr interessiert war auch die Erwartungshaltung der Besucher, die zum 254. Wirtschaftstreffen des SHV ins „Dresdner Brettl“ auf den Theaterkahn am Terrassenufer Dresden kamen.

Zur Entspannung gab es für alle zuerst ein Gläschen Sekt in der Schiffsbar „Ida“ im Unterdeck des Theaterkahns, dabei herzlich begrüßt durch den SHV-Vorsitzenden Kapt. Detlef Bütow und den Intendanten des „Dresdner Brettl“ Holger Böhme.

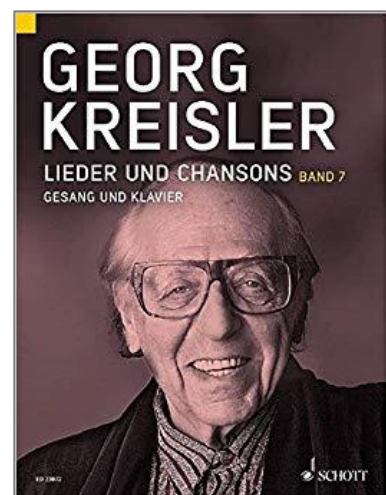
Ein Teil der Gäste hatte sich vorher im Schiffsrestaurant „Kahnaletto“ kulinarisch gestärkt.

Und dann ... ja – wer ist oder war Kreisler?

Georg Kreisler, geboren 1922 in Wien und gestorben 2011 in Salzburg, war ein Komponist, Sänger und Dichter. Weltanschaulich sah er sich als Anarchist. Kreisler war ein virtuoser Meister der Sprache, Mimik und Gestik. Stilistisch stand Kreisler in der Tradition des singenden Klavierhumoristen, der sich zu eigenkomponierten Liedern selbst begleitet. Seine Lieder, manchmal surrealistisch und der absurden Lyrik zuzurechnen, sind von hintergründigem, oftmals schwarzem Humor geprägt und üben oft beißende Kritik an Gesellschaft und Politik.

Seine Lieder erzählen z.B. vom „guaten alten Franz“, bei der Jagd totgeschossen mit dem Gewehr des Freundes, vom Zirkus, der mitsamt Pferden und Clown zur Freude der Zuschauer abbrennt, und vom kriminellen „Mütterlein“, das rät, bei Einbrüchen „Messer immer scharf zu schleifen und nie Revolver anzugreifen“. Auch der Aufruf, mit Arsen und Zyankali Gutes zu tun, fehlte nicht: Lektionen in Angstlust, eine lyrische Giftapotheke.

„Schau, die Sonne ist warm und die Lüfte sind lau: geh´ mer Tauben vergiften im Park;
die Bäume sind grün und der Himmel ist blau: geh´ mer Tauben vergiften im Park“.



Wie Tom Quaas den Kreisler singt und spielt ist grandios – ein Vollblutkünstler in Sachen Mimik und Gestik. Sein aktives Spiel untersetzt bzw. erhöht perfekt den rabenschwarzen, beißenden und zupackenden, aber ebenso derben wie gleichzeitig sublimen Humor der Lieder. Für diese mimische Vortragsvariante der Kreislerschen Lieder ist der ganze Künstler gefordert. Auch sportlich fit (der Stuhlhopser!) ist er - das kann sicher nicht jeder in seinem Alter!

Natürlich nicht vergessen sein soll die Begleitung von Anna Böhm am Klavier; sie untermalte den Vortrag auf das Beste im perfekten Zusammenspiel mit Quaas .

Im Veranstaltungsflyer des „Dresdner Brett!“ liest sich das so (Zitat):

„Ja Kreisler - das ist der in Wien geborene Kabarettist, der als Meister des Makaberen galt und der Wien und den Tod immer wieder zur Zielscheibe seines besonders beißenden Spotts machte. Tom Quaas trifft den zynisch-provokanten Humor dieser Kreislerschen Texte adäquat. Er trug die Lieder nicht nur gekonnt vor, sondern stellte sie eben auch dar. Als eleganter Lebemann mit Frack, Stock und Oberlippen-Bärtchen und reichlich fettglänzender Pomade im Haar, steht er auf der Bühne. Herrlich, was ist dieser Mann böse! Er geht dahin, bringt aberdutzende von Weibern auf die brilliantesten Arten und Weisen um, vergiftet gurrende Täubchen und jagt seinem besten Freund, dem guten alten Franz, eine Kugel quer durchs Gehirn. Wenn da einer sich öffentlich hinstellt und all die bösen und gleichzeitig tief traurigen Lieder singt, dann wackelt (Gottseidank) der ganze Kahn vor Vergnügen.“



So war es dann auch. Anfangs war das Publikum noch still und neugierig abwartend ob der skurilen Gestalt, die da auf der Bühne agierte, aber schon nach kurzer Zeit erfüllten herzhaftes Gelächter und tosender Beifall das Theaterschiff. Und bei seinem Zugabe-Song „Sie ist ein herrliches Weib“ holte Tom Quaas sogar eine Zuschauerin zum Mitspielen auf die Bühne. Die schlug sich sehr wacker – zur großen Freude des laut applaudierenden Publikums.



Interessant waren auch die Diskussionen, die sich zu diesem Theaterstück im Nachgang entwickelten. Während einige Zuschauer mit großer Belustigung spezielle Lied-Passagen immer wieder rezitierten konnten sich einige Gäste überhaupt nicht für den Kreislerschen derben Humor erwärmen. Die Abgründe, in die er mit seinen sarkastischen bitterbösen und doch mit Poesie erfüllten Texten zeichnet, wurden als zu extrem und laut empfunden. Einig waren sich aber alle: Tom Quaas lieferte ein brillantes Schauspiel.

Resümierend ist festzustellen: es war ein unterhaltsamer, witziger und für die meisten thematisch überraschender Theaterabend, der in der Schiffsbar „Ida“ bei einem Glas Wein locker ausklang.

(Text: Bü; Dresdner Brett! / Bilder: Bü, Dresdner Brett!)

08. September 2019

Tag des offenen Denkmals



Wie in jedem Jahr war auch diesmal der alte Elbe-Schleppkahn „Waltraut“ am Historischen Terminal des Alberthafens Dresden am „Tag des offenen Denkmals“ zur Besichtigung angemeldet.

Dass sich eine Besichtigung lohnt hat sich herumgesprochen: der SHV kann sich über steigendes Interesse an diesem verkehrshistorisch interessanten Objekt freuen. Mehr als 600 Besucher kamen in den Alberthafen, bummelten am Kai entlang, stellten Fragen am Stand der „Fachgruppe Elbeschifffahrt Dresden“ und/oder nahmen an den Führungen teil, die Egmar Balzer in der „Waltraut“, Detlef Bütow im vorderen Kaibereich des Hafens sowie Matthias Made mit einer Autorundfahrt durch das ganze Hafengelände anboten.

Als Neuerung hatte sich in diesem Jahr auch das Restaurant „Alberthafen“ eingetaktet und bot mit Biergarten und Livemusik ein Ambiente, das die Besucher gern annahmen zum Ausruhen und Stärken vor dem nächsten Besichtigungsziel.



17. September 2019

255. Wirtschaftstreffen des SHV



Wieder war es ein interessantes Wirtschaftstreffen, von Kapt. Detlef Bütow vorbereitet. Diesmal waren wir am 17. September zu Gast am Standort Dresden - „Industriegelände“, Am Lagerplatz 4 bei der

IMA Materialforschung und Anwendungstechnik GmbH, kurz IMA Dresden.



Sehr freundlich wurden wir vom **Geschäftsführenden Gesellschafter Herrn Prof. Dr.-Ing. Thomas Fleischer** begrüßt.

Er stellte uns Frau Julia Kurth und Herrn Michael Thomas von der Abteilung Marketing und Vertrieb zur Seite, die uns während unseres gesamten Aufenthaltes in der Firma begleiteten und uns sehr engagiert, freundlich und kompetent betreuten.

Prof. Dr. Fleischer gab voranstehend einen umfassenden Einblick in sein Unternehmen.



Die **IMA Dresden mit den Standorten Dresden-Industriegelände sowie Dresden-Klotzsche** ist ein Entwicklungs- und Prüfzentrum für Hersteller und die gesamte technische Zulieferindustrie, um neue Entwicklungen schneller marktfähig zu machen. Sie ist eine **international anerkannte Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsstelle**.

Wo immer es um Festigkeit, Validierung oder Materialkennwerten geht, bündelt IMA Dresden die Kräfte in Sachen Prüfnormen, Zulassungsprüfungen und experimentelle Untersuchungen. Hier werden in akkreditierten Prüflaboren laufend innovative Produkte und Technologien aus vielen Industriezweigen untersucht. Darauf ist Verlass: die Prüfaufgaben werden bei der IMA Dresden nach dem aktuellen Stand der Technik bearbeitet und genießen Akzeptanz und Vertrauen weltweit. Die IMA Dresden ist seit über 26 Jahren Partner für Hersteller und Zulieferer in den Bereichen Festigkeit, Verschleiß und Zuverlässigkeit und realisiert normative und maßgeschneiderte Prüfungen für jedes Material und Bauteil. Schwerpunkte der Geschäftsaktivitäten bilden die Branchen Automotive, Aerospace, Schienenfahrzeuge, Medizinprodukte, Windenergie, Softwarelösungen und Bauprodukte (Verrohrung, Gebäudefassaden etc.).



Die IMA Dresden mit ihren rund 230 Mitarbeitern arbeitet nach deutschen und internationalen Normen und Richtlinien und ist zertifiziert nach DIN EN 9100, DIN EN ISO 9001 und ISO 14001. Alle relevanten Prüflabore sind akkreditiert nach DIN EN ISO/IEC 17025. Die Testlabore verfügen über modernste Prüf-, Mess- und Regelungstechnik auf über 10.000 m² Testfläche. Als unabhängiger Prüfdienstleister bietet die IMA Dresden zuverlässige Ergebnisse und strengste Vertraulichkeit. Im Sinne der vielen in- und ausländischen Kunden zu denken und zu handeln, dies ist bestimmt kein leichtfertig formuliertes Credo. Dahinter steckt ernsthaftes Streben nach ingenieurtechnischer Perfektion, das in intelligenten Lösungen und nachhaltig nutzbaren Resultaten zu fairen Preisen mündet.

Stolze 25 Jahre jung ist die IMA Dresden bereits. Damals, im Mai 1993, nahmen führende Ingenieure ihre Zukunft selbst in die Hand und gründeten per Management-Buy-out die IMA Materialforschung und Anwendungstechnik GmbH. Und doch reichen die Wurzeln bis in die 1950er Jahre -an den Start der Flugzeugentwicklung in Dresden- zurück (Baade-Flugzeug 152).

So feierte IMA Dresden im Jahr 2018 den 25. Geburtstag und gleichzeitig 56 Jahre spannende Prüfaufgaben. Es ist wegen der Vielzahl von Prof. Fleischer zum Teil recht detailliert vorgetragener äußerst interessanter Projekte nicht möglich, an dieser Stelle, selbst nur besonders wichtige, hier aufzuführen. Es lohnt sich in jedem Falle in entsprechender Fachliteratur aber auch im Internet und in hauseigenen Imagebroschüren/Publikationen dokumentierte erfolgreich erfüllte Aufgaben nachzulesen.



Erwartungsvoll ging es dann zu einer Tour durch folgende Labore:

1) Labor für Medizinprodukte

Herr Langner als Abteilungsleiter erklärte anhand ausgestellter (passiver) Implantate (Hüftschäfte, Kniegelenke, Knochenplatten- und Schrauben, etc.) die Arbeit im Prüflabor. Schwerpunkt ist dabei die Ermüdungsprüfung (Betriebslastensimulation) der Implantate inkl. tribologischer Prüfungen (Erfassung von Verschleiß und Beurteilung der Abriebpartikel).

Die Ergebnisse der Prüfungen sind in vielen Fällen relevant für die Marktzulassung der Produkte.

2) Labor für Schienenfahrzeugtests

Der **Abteilungsleiter Herr Inhof** stellte seine Abteilung anhand der Drehgestell-Prüfstände „Fahrwerk“ einer Zugmaschine bzw. Zugwaggons) vor. Diese gehören zu den größeren und geräuschintensiven Prüfaufbauten im Unternehmen. Die Prüfstände müssen oftmals individuell auf die zu absolvierenden Prüfanforderungen/ Prüflinge angepasst werden. Auf Grund der Modularen Bauweise ist dies aber fallspezifisch jederzeit umsetzbar.

3) Labor für Automotive-Testing / Kfz-Prüfungen

Herr **Dr. André Heinrich** führte uns an den Prüfständen für Fahrwerkskomponentenprüfung thematisch in die Abteilung Automotive-Testing ein. Neben verschiedenen Achssystemen für internationale Autobauer und deren Zulieferer werden hier auch Elastomerlager und Rennsportkomponenten getestet.

4) Labor für Schwingungsprüfungen

Herr **Dr. Andreas Schelenz** stellte uns das Labor für Schwingungsprüfungen vor.

Neben den Kapazitäten für uniaxiale Schwingungsprüfung wurden auch die Möglichkeiten im Bereich multiaxialer Schwingungen vorgestellt (siehe Bild gelber Schwingtisch „Hexapod“-System).

Neben Teilkarosserien der Automobilindustrie werden hier auch LKW-Motoren einer Betriebslastensimulation unterzogen. Ein Heißgasgenerator sorgt für den entsprechenden Wärmeintrag bis 850°C. Spritzwasser simuliert Pfützendurchfahrt der heißen Komponenten.



5) Prüfzentrum für die Windenergie (im Außenbereich)

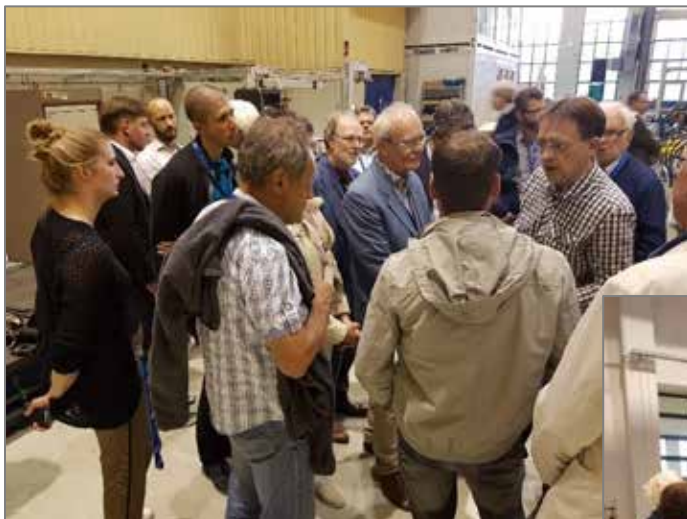
Hier wurde uns der Full-Scale-Test / u.a. Prüfung auf Rissbildung an einem Original-Rotorblatt einer Windkraftanlage erläutert. Die Ergebnisse solcher Prüfungen leisten bei Herstellern und Betreibern von Windkraftanlagen bei der Entwicklung, Herstellung, Zulassung und auch bei Schadensanalysen einen außerordentlich wichtigen Beitrag zur Betriebssicherheit.

Zum Abschluss des äußerst interessanten und beeindruckenden Rundgangs im Unternehmen gab Prof. Fleischer (bei Brötchen und Kaffee) einen detaillierten, mit interessanten Beispielen unternetzten Einblick in die nationale und internationale Arbeit der IMA Dresden. Seine Ausführungen zu auftragsbezogenen Entscheidungen zu Technik, Technologie, Investitionen, Organisation, auf Basis landestypischer Bedingungen und Verhalten sowohl von Behörden als auch Unterschiede in Qualifikation und Einstellung zur Aufgabe der jeweils ortsansässigen Mitarbeiter (z.B. in unterschiedlichen Regionen in China) waren beeindruckend. Mit hoher fachlicher Kompetenz und sehr engagiert sprach Prof. Fleischer zu aktuellen wirtschaftspolitischen - insbesondere Export- und Energie-Themen Deutschlands.

Zum Schluss bedankte sich unser Vorsitzender Kapitän Detlef Bütow sehr herzlich in unser aller Namen bei Prof. Fleischer und seinem uns zur Seite gestellten Team für die außerordentliche Gastfreundschaft.

Wir wünschen der **IMA Materialforschung und Anwendungstechnik GmbH** Dresden stets volle Auftragsbücher und eine weiterhin so erfolgreiche Tätigkeit.

(Text: Michael Thomas, Dr. Wolfgang Lis/Fotos: IMA, Bü)



Pressemitteilung

„Logistik zum Anfassen“ im SBO-Hafen Riesa



Wie ist ein Containerterminal organisiert? Wie sieht der Arbeitsalltag eines Kranfahrers aus? Und was ist eigentlich in einem Container drin? Dies und noch viel mehr konnten Schüler und Besucher am 24. September 2019 bei Hafenfürungen im Binnenhafen Riesa erfahren.

Im Rahmen der Interkulturellen Wochen im Landkreis Meißen hat sich die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) am 24.09.2019 mit Hafenfürungen im Hafen Riesa beteiligt. Zahlreiche Schüler und Besucher nutzten die Gelegenheit, um einen Einblick in das Unternehmen und die vielseitigen Aufgaben zu bekommen.

Mit zwei Kleinbussen wurden die Gruppen über das Hafengelände gefahren und lernten dabei die wichtigsten Stationen des Betriebes kennen. Besonders beeindruckt waren die Besucher von der temperaturgeführten Containerservicehalle auf der südlichen Hafenseite. Hier bietet die SBO zahlreiche Leistungen „rund um den Container“ an, wie zum Beispiel den Einbau von Inlets, das Be- und Entlabeln, Reparaturen, Reinigungen, Spezialeinbauten sowie den Handel und Verkauf von Containern.

Für den zweiten Teil der Tour ging es auf die nördliche Hafenseite zum Containerterminal. Am Standort Riesa hat die SBO die Containerlogistik für den gesamten Oberelberaum gebündelt. Über die trimodale Drehscheibe werden jährlich rund 43.000 Container in die ganze Welt befördert. Die Besucher konnten das Entladen eines Containerzuges und das Arbeiten der Reachstacker beobachten. Diese Spezialstapler bringen die Container zu den jeweiligen Lagerplätzen auf dem Containerterminal oder verladen sie direkt auf LKWs zum Weitertransport. Alle Besucher waren beeindruckt von der Vielseitigkeit eines Hafens.

Unter dem Motto „Zusammen leben, zusammen wachsen“ laden die Interkulturellen Wochen im Landkreis Meißen noch bis zum 16. Oktober 2019 zu zahlreichen Veranstaltungen ein. (Programm unter: www.interkulturellewoche.de/index.php/2019/datenbank/meissen).



Containerservicehalle im Hafen Riesa
(Foto: SBO)



Reachstacker im Einsatz (Foto: SBO)

Pressemitteilung

Neue Power für den Hafen Riesa: SBO investiert rund 1 Million Euro in moderne Containerstapler

Riesa/Dresden, 21. Oktober 2019 – Im Hafen Riesa hat die SBO (Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH) rund eine Million Euro in zwei neue Reachstacker investiert. Die modernen Containerstapler des schwedischen Herstellers Konecranes ersetzen zwei bestehende Reachstacker, die jahrelang auf dem Containerterminal Riesa im Einsatz waren.

„Die Ersatzinvestition war dringend notwendig“, sagt SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff. „Durch das gestiegene Containeraufkommen in den letzten Jahren haben die zwei alten Reachstacker ihre Verschleißgrenzen erreicht. Mit den neuen Reachstackern sind wir nun bestens für das weitere Containerwachstum gerüstet und haben mit der Firma Beutlhauser einen sehr guten Konecranes-Servicepartner vor Ort.“

Die neuen Reachstacker vom Typ SMV 4535 TC5 haben eine Tragfähigkeit von 45 Tonnen und können 20- bis 40-Fuß-Container umschlagen. Einer der beiden Großstapler ist zusätzlich mit einem speziellen Greifzangengeschirr, dem sogenannten Piggyback, ausgerüstet. Dadurch ist auch der problemlose Umschlag von Wechselbrücken und Trailern möglich.



v.l.n.r.: Ralf Gowin (Konecranes), Heiko Loroff (SBO), Bernd Zimmermann (SBO), Rocco Hänsel (Beutlhauser)
(Text und Foto: SBO)

22. November 2019

So schnell vergeht ein Jahr!

Und nachdem man sich gerade noch über den Sommer und einen herrlich sommrigen Herbst freuen konnte steht nun die kalte graue Jahreszeit vor der Tür – gleichwohl versüßt durch den Start in die neue Ballsaison 2019.

Am 22. November 2019 ab 19 Uhr waren daher alle SHV-Mitglieder mit ihren Gästen wieder herzlich zum Tanz beim etablierten **Sächsischen Hafenball** eingeladen.

Traditionsgemäß wartete wieder der historische, festlich geschmückt Ballsaal des Hotels“ Königshof Dresden“ auf die Ballgesellschaft, die durch den Vereinsvorsitzenden Kapitän Detlef Bütow herzlich begrüßt wurde.



Mit einem vorzüglichen Buffet verwöhnte kulinarisch in altbewährter Weise die Gastronomie des „Königshof Dresden“ unter Leitung ihres Chefkochs Herrn Stache, der wieder viele leckere Gaumenfreuden präsentierte.





Die Fridjof-Laubner-Galaband war diesmal mit zwei Sängerinnen präsent und zog mit stimmungsvoller Musik die Tanzwilligen auf's Parkett.

Unter den Klängen des Welthits „Ice Cream“ wurde dann um 23 Uhr das Eisbuffet offeriert - von allen Gästen wie immer heiß begehrt!



Aber auch die Kultur kam nicht zu kurz. Mit einem wunderbaren Formationstanz, begeistert aufgenommen von den Gästen, eröffnete das W-Team der „Tanzschule Weise“ den Ballabend und legte dann mit einem Swing-Potpourri in amerikanischem Stil nach.



Zu einem „Hingucker“ gestaltete sich auch die Artistik-Show „Routierender Ring Act“ des international tätigen Artisten Ronny Robix.

Hier zeigte unser Fotograf Herr Christian Scholz, Stamm-Ballfotograf seit 7 Jahren, Einsatz und ging für attraktive Bilder mit seiner Kamera „zu Boden“.

Herzlichen Dank, lieber Herr Scholz, für die immer ausgezeichneten Erinnerungsfotos.



(Text: Bü / Fotos: SHV)

Sächsische Dampfschiffahrt – alles an Bord!



Die „Sächsische Dampfschiffahrt“ kann auf eine lange und wechselhafte Geschichte in der Personenschiffahrt Dresdens zurückblicken. Im Jahr 1836 wurde ihr das Privileg zum Betreiben der Dampfschiffahrt im Königreich Sachsen erteilt und seit 1837 ist sie nun unter verschiedensten Namen und Gesellschaftsformen unterwegs. Die Anzahl der Schiffe bewegte sich zwischen 70 und nunmehr 11 Schiffen. Im Jahr 1901 beförderte das Unternehmen mit 36 Schiffen 3,4 Mio. Passagiere, wobei zur damaligen Zeit die Schiffe überwiegend tatsächlich als „öffentliches“ Verkehrsmittel genutzt wurden. Die zunehmende Motorisierung veränderte natürlich auch den Zweck der Dampfschiffahrt, die nun vor allem Touristen und Ausflugsgäste befördert, sowie bei Veranstaltungsfahrten verschiedenster Art ihre Gäste verwöhnt.

Mit den neun historischen Raddampfern ist die Sächsische Dampfschiffahrt die älteste und größte Dampfschiffahrtsflotte der Welt. Einer der Dampfer, der „PD Diesbar“, wird sogar noch mit Kohle befeuert; 1985 wurde er zum Technischen Denkmal erklärt. Dieses Denkmal und die anderen acht Dampfer sind nicht nur als Museumsstücke zu bewundern; während der Saison sind sie täglich im Einsatz und somit erfahr- und erlebbar. Mit großer Liebe zum Detail werden diese Schiffe gehegt und gepflegt und Mitarbeiter auf diesen Schiffen zu sein, ist nicht nur Beruf, sondern schon Berufung. Dies verspüren auch die Passagiere, die mit großer Begeisterung die Maschinen und Schaufelräder bewundern. Bei der Renovierung wurde besonderer Wert darauf gelegt, diese „Herzstücke“ freizulegen und sichtbar zu machen. Die Schiffsmannschaften sind natürlich auch gern bereit, Auskünfte zu geben, die Maschinen zu erklären und über Geschichte und Geschichten rund um die Dampfschiffahrt auf der Elbe zu erzählen. Da jedoch der Wandel auch bei der Sächsischen Dampfschiffahrt das einzig Konstante ist, gehören zur Flotte zwei moderne Salonschiffe. Damit wird den vielfältigen Bedürfnissen sowohl der Dresdner als auch der Dresden-Besucher aus In- und Ausland Rechnung getragen.

Seit 1910 liegen die Schiffe am Terrassenufer und prägen das typische Stadtbild Dresdens mit. Aber auch elbauf- und abwärts sind die Schiffe nicht mehr wegzudenken. Sowohl in der Sächsischen Schweiz als auch im Elbland Richtung Meißen sind sie touristische Highlights und bieten von Bad Schandau bis Seußlitz die unterschiedlichsten Sichten auf mal imposante, mal liebeliche Landschaften und Stadtpanoramen.

Jeder, der schon einmal eine Landschaft oder eine Stadt vom Fluss aus erlebt hat, weiß, dass dies einen ganz besonderen Reiz hat. Sich der Geschwindigkeit des Flusses anzupassen und nicht immer sich selbst überholen zu wollen, bietet vielerlei Gelegenheiten der Entspannung und Entschleunigung in unserer hektischen Zeit. Die Sächsische Dampfschiffahrt bietet hierzu verschiedenste Linien- und Rundfahrten an. Bei Veranstaltungsfahrten kommen darüber hinaus noch besondere Leckerbissen bzw. künstlerische Darbietungen dazu. Für ganz besondere Feste und Veranstaltungen sind die Schiffe natürlich auch zu chartern; individuell können Catering und Unterhaltungsprogramme ausgesucht werden, die die Stunden an Bord zu einem unvergesslichen Erlebnis werden lassen.

Alljährliches Highlight ist das Dampfschiff-Fest vom 14.08. bis 16.08.2020 mit der traditionellen Dampferparade am 15.08.2020. Zur Paradedfahrt formieren sich die historischen Raddampfer und mit einer flotten Live-Band an Bord geht's in Richtung Pillnitz. Am Festwochenende selbst kommen alle Fans der Dampftechnik auf Ihre Kosten. Facettenreich wird das Thema „Dampf“ Jung und Alt nähergebracht – und zwar nicht nur auf dem Wasser, sondern auch an Land mit Exponaten aus den Niederlanden, Tschechien und Deutschland. Am Terrassenufer werden wieder verschiedene original dampfgetriebene Großexponate zu sehen sein – und zwar nicht als stillschweigende Museumsobjekte, sondern in Aktion.

Veranstaltungstipps 2020 (Auszug):

- 01.05. Flottenparade
- April – Oktober Abendliche Schlösserfahrt mit
Dixie-Swing
- Mai – Oktober Abendbrotschiff
- 15.08. Dampferparade
- 20.06. & 22.08. Musikdampfer ab Bad
Schandau
- 13.06. & 17.10. Schlagerschiff

Text:

Sächsische Dampfschiffahrts-GmbH & Co. Conti Elbschiffahrts KG
Georg-Treu-Platz 3 . 01067 Dresden
Telefon +49 351 866090
saechsische-dampfschiffahrt.de . marketing@sdsgruppe.de



Fotos: Sächsische Dampfschiffahrts-GmbH,
Hofmann

10. Dezember 2019
257. Wirtschaftstreffen

DÄMMERSCHOPPEN IN DER WALTRAUT

Es war wie immer – und doch anders!

Zur Jahresausklangs-Veranstaltung, dem traditionellen Dämmerschoppen auf der „Waltraut“, hatte der SHV eingeladen – doch die Teilnehmeranmeldungen kamen zögerlich. Nur 37 Teilnahmeszusagen lagen am Veranstaltungstag mittags vor und ließen beim Organisator eine mittlere depressive Stimmung aufkommen.

Der Elbkahn war weihnachtlich geschmückt wie lange nicht: unser Bordelektriker Hartmut Männchen hatte im Vorfeld ganze Arbeit geleistet und mit Tannenbaum und viel Lichterglanz dem Lukenbereich eine stimmungsvolle Atmosphäre gegeben. Am Kai an der Schiffstreppe brannte ein wärmendes Feuerchen, die gesponserten köstlichen Weihnachtsstollen der Bäckerei Reimann lagen aufgeschnitten zum Vernaschen bereit und der vom weihnachtlich passend chic gekleideten Gerhard Opitz mitgebrachte Glühwein duftete heiß und verlockend.



Ja – und dann kamen die Vereinsmitglieder und -freunde in Scharen! Schlussendlich bevölkerten ca. 60 Personen den Kahn, plauderten locker und gelöst, genossen die Leckereien, besichtigten die noch vom „Tag des offenen Denkmals“ ausstaffierten Luken. Wohlfühl-Stimmung!

Viel zu schnell war der letzte Tropfen Glühwein ausgetrunken und auch vom Stollen blieb nur noch ein kleiner Rest – doch Schluss war noch lange nicht, denn Vereinschef Detlef Bütow bat die Anwesenden zu Teil 2 der Veranstaltung ins Lokal „Maschine“.

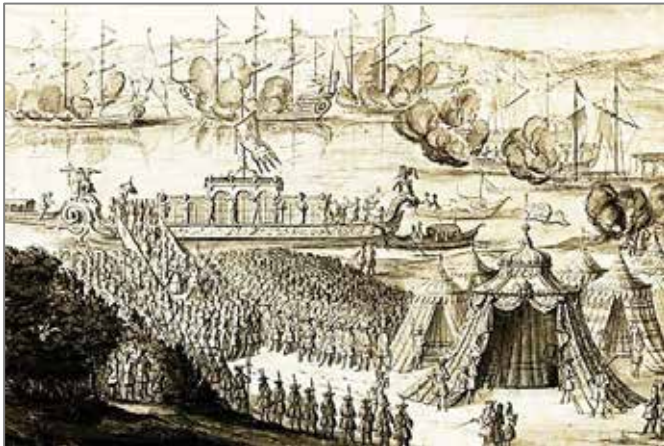




In der „Maschine“ wartete schon Prof. Dr. Fritz Heinrich mit Laptop und Leuchtstab, um seinen Vortrag **Barocke Schiffsparaden auf der Elbe zur Zeit August des Starken** zu präsentieren.



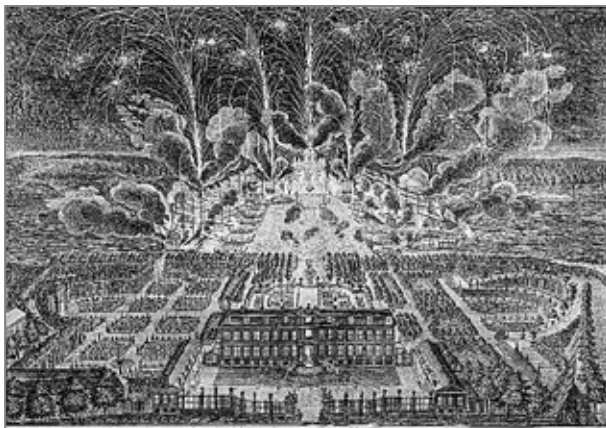
Auf zwei besonders außergewöhnliche und bedeutende Ereignisse der damaligen Zeit hatte er sich fokussiert:



Mit einer Flotte von 15 Fregatten und Brigantinen sowie etwa 100 Lust- und Prunkgondeln gelangte auf der Elbe 1719 die frisch vermählte Kurprinzessin Maria Josepha von Pirna nach Dresden, wo schon wenige Tage später unterhalb der Augustusbrücke der Fluss als Schwarzes Meer diente, auf dem sich die Flotten Jason's und König Aietos' mehrstündige Feuerwerks-„Seegefechte“ lieferten.

(Raymond de Leplat: „Ankunft und Empfang Maria Josephas an der alten Vogelwiese“(Kupferstich-Kabinett Staatl. Kunstsammlungen DD)

Als Abschluss des 1730 veranstalteten „Campement bey Zeithayn“ sah die Elbe die letzte große barocke Flottenparade mit 46 Schiffen. Von Mühlberg nach Lichtenburg zur großen Jagd für die internationalen fürstlichen Gäste waren dabei neben den Prunkgondeln aufwendig gestaltete Tafel- und Salonschiffe sowie „Kellerey“- und Küchenschiffe nebst „drey Schiffe vor Musique“ und ein Munitionsschiff dabei.



Johann August Corvinus (nach Daniel Pöppelmann): Feuerwerk zum Fest des Apoll am Holländischen Palais 1719, um 1728, Kupferstich, Radierung (SLUB/Deutsche Fotothek)



Tableau "Ankunft der Diana auf der Elbe" zeigt die Eröffnungsrede der Jagdgöttin. Staatliche Kunstsammlungen Dresden, Herbert Boswank

Mit großem Beifall dankten die Zuhörer Prof. Heinrich für seinen aufschlussreichen unterhaltsamen Vortrag. Und damit keiner hungrig nach Hause gehen brauchte standen natürlich danach auch ein herzhaftes Abendbrot und Getränke bereit. In lockerer Unterhaltung wurde das Jahr 2019 Revue passieren gelassen und vieler eindrucksvoller und schöner Episoden aus unserem Vereinsleben, untersetzt mit einer Power-Point-Fotoshow über unsere Veranstaltungen im vergangenen Jahr, erinnert.

(Text: Bü, Prof. Heinrich/Fotos: Bü, Prof. Heinrich)

Zum Abschluss wünschte Kapt. Detlef Bütow allen fröhliche Weihnachtstage, einen entspannten Jahreswechsel und ein gutes neues Jahr 2020!

SHV - STAMMTISCH - SPLITTER 2019

Treffpunkt: an jedem 3. Mittwoch im Monat
im Restaurant „Alberthafen“ im Alberthafen Dresden



AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * *Wenn die jemand sagt, etwas sei nicht möglich, dann ist das eine Reflexion seiner Grenzen. Nicht deiner!*
- * *Wenn du die Gegenwart nicht genießt, dann hast du in der Zukunft keine schöne Vergangenheit.*
- * *Das Problem dieser Welt ist, dass jeder immer etwas Besseres will als das, was er hat, ohne zu bemerken, dass es wahrscheinlich gar nichts besseres gibt als das, was man hat.*
- * *Jeder, der sich die Fähigkeit erhält, Schönes zu erkennen, wird niemals alt werden.*
(Franz Kafka)

*
* *

SCHWARZER HUMOR

- * *Verwechsele meinen Charakter nicht mit meinem Verhalten. Mein Charakter bin ich und mein Verhalten hängt von Dir ab.*
- * *Es ist egal wohin ich komme. Irgendjemand braucht mich immer.*
- * *Diplomatie ist die Kunst, jemanden so zur Hölle zu schicken, dass der sich auf die Reise freut ...*
- * *Die besinnlichen Tage zwischen Weihnachten und Neujahr haben schon manchen um die Besinnung gebracht.*
(Joachim Ringelnatz)

*
* *

NEUE MITGLIEDER DES SHV: Willkommen an Bord!

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

Präsident Herr Sven Greif

Sächsischer Motorwassersportverband e.V.

Zeithainer Str. 30

01127 Dresden



SHV-Sponsoren und -Helfer 2019

ihnen gilt auch in diesem Jahr ein besonders herzliches DANKESCHÖN

Datum	Sponsoring Firma (alphabetisch geordnet)	Name
249. WT / 12.03.2019	OBERMEYER Planen + Beraten GmbH	Lars Boeßert
250. WT / 07.05.2019	Dresdner Mühle	Norman Krug
251. WT / 09.05.2019 Fachexkursion Trier	BIB Bolduan Ing-Büro Cosmo Immobilien GmbH Knüppel Verpackung GmbH & Co. KG Luftbild-Service GmbH Porstein 4D Ingenieure GmbH privat Trierer Hafengesellschaft mbH	Thomas Bolduan Claus Fiebiger Detlef Pohl Christian Angermann Thomas Porstein Dr. Wolfgang Lis Volker Klassen
252. WT / 13.06.2019	Privatführung Hauptbahnhof Dresden	Joachim Täubert
253. WT / Juli-August 2019	Arbeitseinsätze im Historischen Terminal	Liste s. Artikel S. 32
08.09.2019 Tag des offenen Denkmals/Präsentation der „Waltraut“ und des Hafengeländes	Fachgruppe Elbeschiffahrt Dresden - „ - SHV SBO	Egmar Balzer, Mario Hofmann, Nils Teichert, Cornelia Kohl Detlef Bütow Matthias Made
255. WT / 09.10.2018	IMA Materialforschung und Anwen- dungstechnik GmbH	Prof. Dr. Thomas Fleischer
256. WT / 22.11.2019 7. Sächs. Hafenball	Elbtal Druck & Kartonagen GmbH	Maik Kahle
257. WT 10.12.2019 Dämmerschoppen	Bäckerei Reimann privat privat	Dirk Einert Hartmut Männchen Doris und Gerhard Opitz
Reparatur vereinseigener Schiffsmodelle	privat	Uwe Bönisch
Vereins-Fotografen		Birgit Bütow Mario Hofmann



Mit freundlicher Unterstützung



www.elbtaldruck.de
