



Blick vom Hafendeich auf den Verladekomplex für Schwerlasten, Projektladungen und den Containerumschlag

Fotos: Knoll/Hafak

Aken feiert 125 Jahre Hafengeschichte

Als am 11. Juni 1889 ein Vertrag zwischen der neu gegründeten Hafen- und Lagerhaus AG und dem Magistrat der Stadt Aken abgeschlossen wurde, war das der Beginn einer langen und erfolgreichen Geschichte, die sich bis zum heutigen Tag fortgesetzt hat«, sagte der Geschäftsführer der Hafenbetriebsgesellschaft Aken GmbH (HAG), Peter Ziegler, auf dem Festempfang zum 125-jährigen Jubiläum des Akener Hafens.

Von Christian Knoll

Und tatsächlich konnte er den rund 140 Gästen eine beeindruckende Bilanz vorlegen. Am 1. September 1889 erfolgte der Erste Spatenstich, am 1. Mai 1890 wurde die Bahnlinie Köthen-Aken und die Trimodalität hergestellt. An Umschlagsleistungen konnte Ziegler vorweisen: 1892 – 83.000 t und 11.577 t per Waggon bewegt. 1912 wurden 332.000 t in 1.511 Kähne verladen. 1927 waren es dann bereits 441.000 t.

»Als am 11. Juni 1889 ein Vertrag zwischen der neu gegründeten Hafen- und Lagerhaus AG und dem Magistrat der Stadt Aken abgeschlossen wurde, war das der Beginn einer langen und erfolgreichen Geschichte, die sich bis zum heutigen Tag fortgesetzt hat«, sagte der Geschäftsführer der Hafenbetriebsgesellschaft Aken GmbH (HAG), Peter Ziegler, auf dem Festempfang zum 125-jährigen Jubiläum des Akener Hafens. Zu jener Zeit sei Aken die bedeutendste Schifferstadt an der Elbe gewesen, 123 Schiffseigner mit einem oder mehreren Schiffen waren in der Stadt beheimatet.

Während des Zweiten Weltkrieges kam allerdings das Hafengeschäft fast völlig zum Erliegen und musste in der Nachkriegszeit und unter neuen gesellschaftlichen Prämissen wieder ins Leben gerufen

werden. Das Leistungsvermögen aber blieb hoch, konnte doch ein Ganzzug mit gesacktem Zement innerhalb von acht Stunden in Schiffe verladen werden. Anfang der



Akens Bürgermeister Hansjochen Müller:
»Die weitere Ertüchtigung der Wasserstraße Elbe ist eine notwendige Voraussetzung dafür, dass die an der Elbe angesiedelte Industrie auch in Zukunft erfolgreich produzieren kann.«

1960er Jahre wurde der Hafen mit neuen Kränen aus Eberswalde für den Massengüterumschlag ausgerüstet, die bis heute einwandfrei funktionieren.

In der Zeit der durchgreifenden Flottenmodernisierung der 60er und 70er Jahre in

der DDR ging der Hafen in der Entwicklung mit und war Mitinitiator einer fahrplanmäßig verkehrenden Stückgutlinie, die den Hafen regelmäßig anlief und erste tiefgreifende logistische Anforderungen stellte.

Aus diesen Erfahrungen sollten sich später unter Leitung von Zieglers Vorgänger Klaus Schröter, also nach der Wende und der Wiedervereinigung sowie späteren Privatisierung, planmäßige Schwerlast- und Projektverladungen entwickeln. Gleichzeitig gehörte der Hafen Aken zu den Mitinitiatoren der Elbe-Container-Linie.

Akens Bürgermeister Hansjochen Müller, der in diesem Jahr ebenfalls sein 25jähriges Jubiläum als Stadtoberhaupt und als Aufsichtsratsvorsitzender der HAG begreift, betonte, dass sich die Stadt sehr für die Entwicklung der Schwerlast-Logistik und für die Containerverladungen stark gemacht und einen neuen Schwerlastkran angeschafft habe. Insgesamt habe die Stadt 20,7 Mio. € in den Hafen investiert und ihn zukunftssicher gemacht. Seit zehn Jahren schreibe der Hafen schwarze Zahlen. Das Einzugsgebiet des Hafens für Schwerlasten, Projektladungen und Containerverladungen reiche über die Landesgrenzen Sachsen-Anhalts hinaus bis nach Thüringen und Sachsen.

Probleme für den Industrie- und Hafenstandort Aken taten sich mit der von der Bahn vorgesehenen Stilllegung der Bahnstrecke Köthen-Aken auf, wodurch die Existenz des Magnesitwerkes Aken gefährdet war, das nur über die Bahn mit Rohstoffen aus dem Hafen beliefert werden kann. Stadt und Hafen erreichten eine Teilprivatisierung der Strecke, so dass die Existenz des größten Akener Industriebetriebes gesichert werden konnte.

Scharfe Kritik übte Bürgermeister Müller an der Bundesverkehrspolitik und for-

derte nachdrücklich die weitere Ertüchtigung der Elbe, um die Mindestwassertiefe von 1,60 m an 345 Tagen jährlich zu garantieren.

Am Tag der Jubiläumsfeier, dem 17. Juni, zeigte der Magdeburger Pegel 0,87 m an, was für Aken bedeutet, dass nur noch Schiffe mit 1,20 m die Tauchtiefenstrecke V der Elbe befahren konnten, was gerade noch für Container- und Projektladungsverkehre ausreicht.

Der Staatssekretär im Landesverkehrsministerium, Klaus Klang, pflichtete Bür-

germeister Müller bei und versprach, sich beim Bund intensiv dafür einzusetzen, dass sich die Elbe im kommenden Bundesverkehrswegeplan wiederfinde und das schon lange ausstehende und immer wieder hinausgeschobene Gesamtkonzept Elbe dabei nicht ausgeklammert werde.

Zum Abschluss wurde durch Hafenchef Ziegler noch eine vom Akener Stadtmuseum zu diesem 125jährigen Jubiläum konzipierte Ausstellung über die erfolgreiche Geschichte des Umschlagplatzes an der Elbe eröffnet. ■

Tschechien drängt auf Ausbau der Elbe

Schulterschluss der Elbe-Anrainer: Tschechien, Sachsen und Sachsen-Anhalt wollen sich gemeinsam für die Erhaltung der Schiffbarkeit der Elbe einsetzen. Das sagten der Prager Regierungschef Bohuslav Sobotka und die beiden Ministerpräsidenten Stanislaw Tillich und Reiner Haseloff (beide CDU) nach einer gemeinsamen Dampferfahrt auf der Oberelbe in Sachsen. «Dafür wollen und werden wir uns starkmachen, denn wir sehen auch den Nutzen der Elbe als Wasserstraße», erklärten sie am Ende ihres Gesprächs.

Tillich soll demnach Sobotka zugesichert haben, dass die Fahrrinne bereitgestellt wird wie vereinbart: Bis Dresden 1,60 m und ab Dresden bis Schmilka (tschechische Grenze) 1,50 m Wassertiefe, und das für 345 Tage im Jahr, wie es bereits 2006 zwischen Berlin und Prag vereinbart worden war. Tillich verwies auf die wirtschaftliche Bedeutung des Stroms. «Deshalb ist es auch für Sachsen unbestritten, dass die Fahrrinne bereitgestellt wird wie vereinbart.» Für Tschechien sei der Fluss der einzige Zugang zum Meer und zu den Seehäfen. Und es gab auch noch einen interessanten Nachsatz: »Jetzt geht es darum, dass die Elbe das bekommt, was eine Bundeswasserstraße braucht«, so Tillich.

Das freute auch den Vorsitzenden des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt (VHdS), Manfred Sprinzek. Für ihn ist damit klar, »dass das Gerangel um die Schifffahrt auf der Elbe beendet und die Elbe als Bestandteil des TEN europäischer Wasserstraßen behandelt wird.« Er beruft sich weiterhin auf Staatssekretär Enak Ferlemann, der angekündigt habe, acht Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Aber auf der gemeinsamen Dampferfahrt sprachen sich die beiden deutschen Ministerpräsidenten auch dafür aus, das Projekt der Tschechen für eine an die deut-



Foto: Christian Knoll

Ein schweizerisches Kreuzfahrtschiff mit 1,20 m Tiefgang fährt unterhalb der Meißener Albrechtsburg nur noch in langsamer Fahrt die Elbe zu Tal

schen Tauchtiefenregelungen anzupassen – die Staustufenlösung unterhalb von Decin zu befürworten.

Das Ergebnis des Dreiergesprächs veranlasste die Sächsische Zeitung (SZ) zu titeln: »Staustufen-Alarm im Dresdner Regierungsviertel«. Umweltverbände und die Landtagsopposition von den Linken und Grünen sprachen von unsinnigen Planungen und Steuerverschwendungen, wenn gerade in Zeiten des Klimawandels auf den »Niedrigwasserfluss Elbe« als strategischen Verkehrsweg gesetzt werde. Auch die mit der CDU koalierende Landtagsfraktion der SPD monierte einen Verstoß gegen die Koalitionsvereinbarung.

Der SPD-Wirtschaftsminister und Vize-ministerpräsident Martin Dulig ließ verlauten, dass er die Debatte mit »Verwunderung und Ablehnung« verfolge und erklärte kategorisch, dass Sachsen natür-

lich »weiter gegen den Ausbau und den Bau von Staustufen« sei.

Sobotka hat angekündigt, zwei Staustufen bauen zu wollen, um den Wasserspiegel des Flusses zu kontrollieren. Sachsen's schwarz-rote Koalition lehnt den Bau von Staustufen aus Umweltgesichtspunkten ab. Zu den konkreten Bauvorhaben im tschechischen Decin werde man im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung Stellung beziehen und erwarte auch, dass diese auf tschechischer Seite berücksichtigt werde, sagte Tillich. «Das obliegt aber den tschechischen Autoritäten.»

Sachsen's Umweltminister Thomas Schmidt (CDU) versuchte dann die Wogen etwas zu glätten. Sachsen habe sich bereits 2012 in einem Schreiben an die tschechische Regierung gegen eine Staustufe ausgesprochen. An dieser Haltung habe sich grundsätzlich nichts geändert. ck