

# Binnenschifffahrt

Schiffstechnik · Wasserstraßen · Häfen · Logistik



## UNIVERSITÄT MANNHEIM

12. Mannheimer Tagung  
für Binnenschifffahrtsrecht – Seite 78

ADVANCED TECHNOLOGY  
IMAGINATION  
BECOMING REALITY



## EUROPORT 2009

in Rotterdam –  
Seite 30



## Inserentenverzeichnis »Binnenschifffahrt« Oktober 2009

ATLAS Schifffahrt und Verlag GmbH, Duisburg	9
Deutsche Binnenreederei AG, Berlin	17
Deutsche Industrie-Werke GmbH, Berlin-Spandau	16
Dreus Marine GmbH, Hamburg	26
Engel & Meier Schiffselektronik Duisburg GmbH, Berlin	14
Hafen Stuttgart GmbH, Stuttgart	45
Hafenbetrieb Aken GmbH, Aken/Elbe	59
Hafenbetriebe Saarland GmbH, Saarlouis	41
Ludwig Harms Finanzdienstleistung, Elsfleth	8
Hitzler Werft GmbH, Lauenburg	12
Hollenbach GmbH & Co. KG, Magdeburg	58
Hydro-Wacht Wasser- und Tiefbau, Gerwisch	50, 51
Kappis-Nautic, Lahr/Kippenheimweiler	34
Koehler-Mittler GmbH & Co. KG, Hamburg	U2, 77
Landesamt für Bauen und Verkehr, Hoppegarten	21
Lauenburg-Alsleberer Schiffsversicherung Verein a.G., Lauenburg/Elbe	15
Lux-Werft und Schifffahrt GmbH, Niederkassel	23
MTU Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen	U4
Reederei Jaegers GmbH, Duisburg	35
Rheintank GmbH, Duisburg	11
RoRo-Service GmbH, Berlin	3
Schiffahrts-Verlag Hansa, Hamburg	1, 57, U3
Schiffswerft Bolle GmbH, Neuderben	14
SET Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde mbH, Tangermünde	13
Silobau-Thorwesten GmbH, Beckum	43
Spannagel Kühlerbau GmbH, Mannheim	33
Werft Malz GmbH, Malz	4
WITTIG GmbH, Duisburg	7
WSD Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Aurich	21

In »Binnenschifffahrt« 11-2009 lesen Sie voraussichtlich u. a.:

- Positionspapier des BDB zur neuen Legislaturperiode
- Bericht Mitgliederversammlung des BÖB
- WSD-West: Ärger trotz Sektorenverordnung

Änderungen aus Aktualitätsgründen vorbehalten.

**12. November 2009**  
**13. HANSA-Forum 09**  
**Schiffsfiananzierung**

**DIE Fachveranstaltung der Schiffsfiananzierung**  
 Veranstalter: Schiffahrts-Verlag "Hansa" GmbH & Co. KG  
 im Hotel Grand Elysee in Hamburg

Das ausführliche Programm steht unter  
[www.hansa-online.de](http://www.hansa-online.de)  
 als Download zur Verfügung

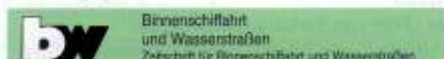
## Binnenschifffahrt

Schiffstechnik • Wasserstraßen • Häfen • Logistik

Fortführung der vereinigten



© Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.  
 im 62. Jahrgang und der



© Verein für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.  
 im 120. Jahrgang

### Herausgeber

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.,  
 Duisburg; Präsident: Dr. Gunther Jaegers  
 Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.,  
 Duisburg; Präsident: Dr. Philippe Grulois  
 Hafentechnische Gesellschaft e.V., Hamburg,  
 1. Vorsitzender: Prof. Dr. Hans P. Döcker

### Offizielles Organ und Mitteilungsblatt

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V., Duisburg  
 Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Hamburg  
 Deutscher Fähr-Verband, Rüdeseim  
 Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein  
 Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg  
 Europäische Binnenschifffahrts-Union, Brüssel, Rotterdam  
 Hafentechnische Gesellschaft e.V., Hamburg  
 Hafenschifffahrtsverband Hamburg e.V., Hamburg  
 Moselkommission, Trier  
 Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC)  
 Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.,  
 Duisburg  
 Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Straßburg

### Verlag

Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG  
 Geschäftsführer: Fritz Hermann Bäte, Thomas Bantle  
 Georgsplatz 1, 20099 Hamburg  
 Tel. 040-707080-206, Fax 040-707080-208  
 Postanschrift: Postfach 10 57 23, 20039 Hamburg

### Redaktion

Chefredakteur: Friedrich Oehlerting (fo)  
 Tel. +49 (0) 81 30-6 97 63 60  
 E-Mail: redaktion@hansa-online.de  
 Postanschrift: Zeitschrift Binnenschifffahrt  
 Postfach 10 57 23, 20039 Hamburg  
 Redaktion (Ständige Autoren): Christian Knoll (Berlin, Ostdeutschland; ck)  
 Claus Wilde (Schiffstechnik, Schifffahrt; cw)  
 Dr. Hermann Blankmann (Wirtschaft, bl)  
 Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer (Recht)  
 Andreas Fröning (Niederhein, westd. Kanäle; hf)  
 Michaela Heider-Paschel (Mittelrhein, Mosel)  
 Frank Reibbel (Nordwestdeutschland)  
 Odo Stütgen (Main, Donau, Bayern; os)  
 Dipl.-Ing. Jaroslav Kubec, CSc. (Tschechien)  
 Josef Müller (Österreich)  
 Dipl.-Ing. Volker Renner (Schiffstechnik; vr)  
 Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Reuß (Schiffstechnik; hjr)

### Redaktionsbeirat

Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V., Duisburg; Prof. Dr. P. Engelkamp, Institutsdirektor, Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. Duisburg (DST), Duisburg; Dr. Hans P. Döcker, 1. Vorsitzender der Hafentechnischen Gesellschaft e.V., Hamburg; Rechtsanwalt J. Schwane, Sprecher der Geschäftsführung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.; Dr.-Ing. Manuela Osterthun, Hafentechnische Gesellschaft e.V.; Dr. Philippe Grulois, Präsident des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.; Dipl.-Ing. Joachim Zöllner, Fachbereichsleiter, Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. Duisburg (DST), Duisburg. Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung vorbehalten. Kein Teil der Zeitschrift darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne Genehmigung des Verlages reproduziert werden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber, der Redaktion oder des Verlages wieder. Die Redaktion behält sich Änderungen an den Manuskripten vor. Rücksendung unangefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

### Anzeigen

Objektleitung: Christian Döpp; E-Mail: c.doep@hansa-online.de  
 Anzeigen: Christian Döpp (verantwortl.); Tel. +49 (0)40-70 70 80-205  
 Anzeigensachbearbeitung: Sandra Winter; Tel. +49 (0)40-70 70 80-225,  
 Fax +49 (0)40-70 70 80-208, E-Mail: s\_winter@hansa-online.de

Anzeigenpreisliste Nr. 43 (gültig ab 1.1.2009). Der Auftraggeber von Anzeigen trägt die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeigen. Der Verlag lehnt jede Haftung ab. Die Verwendung von Anzeigenschnitten oder -inhalten für die Werbung ist untersagt.

### Layout / Umbruch

Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG

### Vertrieb

PressUp GmbH, Erste Agentur für Fachpresse-Vertrieb und -Marketing, Wandsbeker Allee 1, 22041 Hamburg, Tel. 040-41448-470,  
 Fax 040-41448-499, E-Mail: binnenschifffahrt@pressup.de  
 Die Binnenschifffahrt erscheint mit 12 Ausgaben jährlich.

### Abonnementspreis

Abonnementspreis Inland: jährlich EUR 81,60 inkl. Versandkosten und MwSt. Ausland: jährlich EUR 95,50 (EU ohne VAT-Nr.) und EUR 89,25 (EU mit VAT-Nr. und Nicht-EU-Staaten) inkl. Versandkosten, Einzelpreis: € 10,50 inkl. Versandkosten und MwSt. Versand per Luftpost Europa und Übersee auf Anfrage. Mitglieder der Hafentechnischen Gesellschaft e.V. sowie die BVW-Mitglieder erhalten die Zeitschrift im Rahmen ihrer Mitgliedschaft.

Der Abonnementspreis ist im voraus fällig und zahlbar innerhalb 14 Tagen nach Rechnungserhalt. Kündigungen sind nur mit einer Frist von sechs Wochen zum Ende der Bezugszeit schriftlich beim Verlag möglich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von jeder Lieferungsverpflichtung. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Hamburg.

### Verlagsvertreter in Deutschland

BANDELOW Verlagsvertretung, Jörg Bandelow GmbH, Döllestraße 36,  
 40627 Düsseldorf, Telefon (0211) 9 25 46-0, Fax 9 25 46-22

Verlagsbüro Knoll, Sottkestraße 17, 10409 Berlin,  
 Tel. (030) 5 44 12 53, ISDN (030) 54 86 28  
 Fax (030) 5 44 12 53, E-Mail: info@knollmaritim.de

Verlagsbüro Bärbel Wenzel-Rechow, Postfach 2269,  
 91112 Schwabach, Beethovenstraße 25, 91120 Schwabach  
 Tel.: (09122) 8 59 53, Fax: (09122) 8 58 54

### Druck

Humbach & Nemaal Offsetdruck GmbH  
 Ingolstädter Straße 102, 85276 Pfaffenhofen/Ilm  
 Printed in Germany, ISSN 0939-1916



Auflage kontrolliert



Das geflutete Kanalbett des SEK wird heute zur Erholung und für das Training von Rudersportlern genutzt

# Der Saale-Elster-Kanal

*Die unvollendete Wasserstraße in Mitteldeutschland*

**D**ie ersten Pläne, um Leipzig an das deutsche Wasserstraßennetz anzuschließen, gab es schon Mitte des 18. Jahrhunderts. Lange Zeit wurde für einen Kanal der direkte Weg zur Elbe gesucht, doch es fanden trotz ausgearbeiteter Pläne keine Bauarbeiten statt. Erstmals im Jahr 1856 begann Karl Heine mit dem Bau eines Kanals von Leipzig in Richtung Saale. Doch nach seinem Tod 1896 kamen die Arbeiten schnell zum Erliegen, knapp 2,6 Kilometer wurden fertig gestellt. So blieb es ein Traum, Leipzig auf dem Wasserweg zu erreichen. Die kleinen Flüsse Luppe und Weiße Elster wurden zwar von kleineren Ausflugsbooten genutzt, einen durchgehenden Verkehr in Richtung Saale/Elbe gab es aber nicht.

Mit dem Schiff nach Leipzig, blieb lange Zeit ein Traum. Doch für einige Jahre sah es gar nicht so schlecht aus, das Ziel zu erreichen. Nach dem Ende des ersten Weltkrieges und der Überwindung der Wirtschaftskrise begann man in Deutschland mit dem weiteren Ausbau der Binnenkanäle. Der westliche Teilabschnitt des Mittellandkanals endete damals bei Hannover, und der weitere Trassenverlauf war keineswegs von Anfang an klar. Mit der Unterzeichnung eines Staatsvertrages im Jahr 1926 wurde nicht nur die Weiterführung des Mittellandkanals in der so genannten Mittellinie beschlossen, sondern auch gleichzeitig der Ausbau der Saale und der Bau des Saale-Elster-Kanals. Nun war man in Leipzig froher Hoffnung, den langersehnten Anschluss an das Wasserstraßen-

netz zu bekommen. Es dauerte allerdings noch bis zum Sommer 1933, als bei Burghausen der erste Spatenstich erfolgte. Durch auferlegte Handarbeit ging es Anfangs nicht so schnell vorwärts. Erst ab 1935 erfolgte der Einsatz von schwerer Technik. Schon bald wurden aber Material und auch Facharbeiter von der Fertigstellung des Mittellandkanals abgezogen. Material war knapp geworden. Mit Einbruch des Krieges 1939 verschlechterte sich die Materialknappheit weiter. Als dann 1943 der totale Krieg ausgerufen wurde, überprüfte man auch den Kanalbau auf seine Kriegswichtigkeit. Dabei wurde leider entschieden, dass eine Kanalvollendung nicht kriegswichtig sei, und unmittelbar darauf wurden alle Arbeiten eingestellt und die Baustellen geräumt. Zu diesem Zeitpunkt waren von den 18,9 Kilo-



Die Ochsenwegbrücke mit 44 m Stützweite östlich von Dözig bei SEK-km 14,071 überquert den Kanal im Winkel von nahezu 90°



Das trockene Kanalbett einige Kilometer vor Wüsteneutzsch, von der Natur in Beschlag genommen



Auch die Ruine der Schleusentreppe Wüsteneutzsch (hier das Unterhaupt) wird nach und nach von der Natur in Beschlag genommen, ist aber weiterhin auch Besuchermagnet

meter immerhin 11,35 Kilometer fertig gestellt und mit Wasser gefüllt. Auf den verbleibenden 7,55 Kilometer war der Kanal schon auf 3,5 Kilometer fertig zum Befüllen und nur auf 1,1 Kilometer wurde noch nicht am Kanal gearbeitet. Bezogen auf den Bauumfang kann man sagen, dass der Saale-Elster-Kanal bei Baueinstellung zu etwa 75 Prozent fertig gestellt war.

Schon bald nach dem Kriegsende gab es wieder Bestrebungen, den Kanal zu vollenden. Im Jahr 1949 setzte letztendlich die sowjetische Militäradministration (SMAD) allen Bemühungen der deutschen Behörden ein radikales Ende. Ein Kanal mit primärem Transportziel Westen und Hamburg war im beginnenden kalten Krieg nicht erwünscht.

In den nachfolgenden vierzig Jahren DDR-Regierung gab es noch zwei Anläufe, den Saale-Elster-Kanal zu vollenden und einer Nutzung zuzuführen. Doch schon bald nach dem Beginn der Untersuchungen wurde festgestellt, dass die Kanalfertigstellung für die Wirtschaft der DDR eine zu große Anstrengung bedeutet hätte, und es fanden keinerlei Bauarbeiten statt.

Mit der politischen Wende in der DDR änderte sich nichts an den mitteldeutschen Wasserwegen. Zwar ist die Saale bis Kilometer 124,4 weiterhin Bundeswasserstraße. Und auch der unvollendete Saale-Leipzig-Kanal (offiziell umbenannt 1999 in SLK) ist ebenfalls noch Bundeswasserstraße.



Halterung des östlichen Sperrtores zwischen Dölzig und Burghausen bei SEK-km 14,750 hätte 28 m Spannweite gehabt Fotos: Becker

In Leipzig hat man frühzeitig die Bedeutung des Karl-Heine-Kanals erkannt und diesen innerstädtischen Kanal seit 1995 saniert. Das gesamte Stadtgebiet wurde damit aufgewertet (Siehe auch BS 7/2001, S. 55). Seit 2008 bemüht man sich, die 1926 nicht vorgesehene Verbindung zwischen Karl-Heine-Kanal und dem Lindenauer Hafenbecken ab 2010 herzustellen. Im Anschluss daran erfolgt der Durchstich zwischen Hafenbecken und Saale-Elster-Kanal. Somit wäre ab 2016 eine Fahrt von den im Süden der Messestadt entstehenden Seenlandschaft via Elster zum Saale-Elster-Kanal möglich. Leider endet diese Reise am Kanalkilometer 7,55 bei Günthersdorf auf dem Acker.

Seit 2007 gibt es den Saale-Elster-Kanal Förderverein mit Sitz in Merseburg. Diesem kleinen Verein ist es gelungen, besonders im Sachsen-Anhaltinischen den unvollendeten Kanal wieder in das Bewusstsein der Bevölkerung zu bringen. In zahlreichen Vorträgen wurde die Geschichte des Kanals vorgestellt und auch ein Ausblick gegeben, welchen Nutzen eine Vollendung für die ganze Region haben könnte.

Als bislang größte Veranstaltung fand in diesem Jahr am 13. September zum »Tag des offenen Denkmals« das erste Saale-Elster-Kanal-Fest statt. Kein Ort würde sich dazu besser eignen, als die Schleusenruine in Wüsteneutzsch. Dieses monumentale Bauwerk versinnbildlicht sehr gut den unvollendeten Bau dieser Wasserstraße. An diesem Tag wurden Führungen an der Schleusenruine angeboten, die die Funktion und Umfang der Schleusentreppe erklärten. Vor Ort standen Boote der Feuerwehr, der Wasserschutzpolizei und der DLRG zum Anfassen bereit. Im Festzelt fanden Gesprächsrunden zu verschiedenen Themen rund um den Kanal statt. Für die gastronomische Versorgung war natürlich auch gesorgt. Ein besonderes Highlight fand am Abend des 12. September zuvor statt. Neben einem kleinen Konzert direkt vor dem Unterhaupt der Schleusenkammer wurden ab ca. 20:00 Uhr die Wände der Schleusenruine mit 6000 Watt angestrahlt. Zahlreiche Fotografen hatten sich für diese einmalige Schleusen-Foto-Nacht bereits angemeldet. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter [www.saaleelster.de](http://www.saaleelster.de)

Und im Buch »Der Südflügel des Mittel-landkanals« erfahren Sie alle Informationen über diese Wasserstraße von Magdeburg über Merseburg nach Leipzig

Dirk Becker  
Historiker und Buchautor  
Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.,  
Aschersleben