

Die Gunst der Lage der Stadt an der Kreuzung einer nord-südlichen und einer westöstlichen Handelsstraße erhob Magdeburg im 12. und 13. Jahrhundert zu einem der größten Warenumschlagsplätze des mittelalterlichen Deutschlands.

Mansfelder Kupfer, sächsisches Silber, polnische Pelze, böhmisches Holz, schlesische Häute, flämische Tuche, skandinavische Fische, französische Weine - die Stadt zog sie an sich, bereicherte sich an ihnen und sandte sie in die Welt hinaus.

Zwischenhandel dominierte und bestimmte die wirtschaftliche und politische Struktur des Gemeinwesens der Stadt. Mitte des 13. Jahrhunderts bildete sich in Magdeburg das sogenannte Stapelrecht heraus, d.h. ankommende Waren mussten am Ort gestapelt und drei Tage zum üblichen Preis angeboten werden. 1275 wurde Magdeburg freie Stadt der deutschen Hanse. Erste urkundliche Erwähnungen der Stadt Halle als Mitglied der Hanse datiert das Jahr 1281, allerdings musste Halle auf Forderung des Erzbischofs Günter 1479 wieder aus der Hanse austreten.

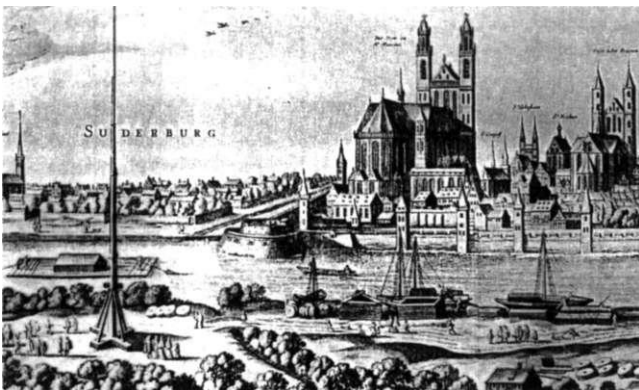
Nach dem 13. Jahrhundert breitete sich der Schiffsverkehr in Magdeburg über die gesamte Elbe aus, was unter anderem Urkunden und Zollrollen bezeugen. Auf der Elbe gab es nun neun Schiffstypen.

Magdeburg entwickelte sich zum Zentrum im Elbeverkehr, vor allem mit Norddeutschland, mit den Ostseestaaten, mit Holland, Flandern und England. Hier spielte der Weg über Hamburg eine wesentliche Rolle, besonders für den Handel mit Nordwesteuropa. Im Osthandel war Lübeck der größte Handelspartner.

Seit 1538 gab es einen Schifffahrtsweg zwischen Magdeburg und Hamburg, wodurch der sächsische Elbhandel in Magdeburg sein Ende fand und strenge Bestimmungen für das Umladen der Schiffe herrschten.

Mit den ersten Kanalbauten in Deutschland werden die natürlichen Wasserstraßen vernetzt. Die Schiffe werden größer. Schiffe der Salzflotte, von Lüneburg zum Beispiel, sind etwa 12 m lang und 2,5 m breit und tragen circa 150 Sack Salz. Das entspricht 7,5 Tonnen pro Schiff.

Mit der Zerstörung Magdeburgs 1631 im 30-jährigen Krieg



Schiffstypen auf der Elbe

fand ein spürbarer Rückschlag der damaligen Handelsmetropole statt. In den folgenden Jahren hatte Magdeburg um seine Vormachtstellung auf der Elbe vor allem gegen norddeutsche Städte hart zu kämpfen.

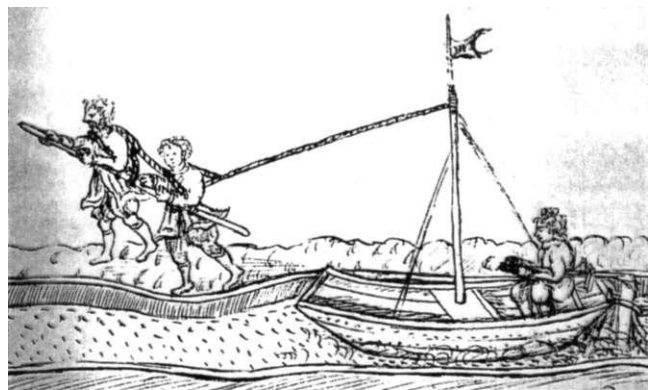


Schiffstypen und -mühlen auf der Elbe

Aus der Reformationszeit und den nachreformatorischen Jahren gibt es wenig Aufzeichnungen über Schifffahrt und Hafen, als dass wir uns ein Bild der damaligen Schiffsbe- und Entladung machen können.

Die Hafententwicklung vollzog sich insbesondere am Westufer der Elbe unterhalb des Doms. Die Elbe war von dieser Zeit an ein viel befahrener Fluss. Böhmisches Holz wurde insbesondere per Floß talabwärts transportiert. Denn ohne Holz ging damals gar nichts. Keine Metallherstellung, kein Hausbau, kaum ein Handwerk. Es waren die Pampel, wie sich die Flößer nannten, die auf der Elbe das Holz u.a. auch nach Magdeburg flößten. Bruchsteine wurden per Schiff transportiert. Die sogenannten Steinschiffe erhielten ihre Ladung aus den an der Elbe im Überfluss liegenden Steinbrüchen im sächsischen und auch aus den Brüchen bei Plötzky und Gommern.

Bergab war das Schifffahren leichter. Die Antriebskraft gab der Fluss gratis, wobei das Manövrieren eines Schiffes beim Treiben im Strom mit entgegenkommenden Schiffsverkehr, Sandbänken, Stromschnellen, Kurven und auch immer häufiger anzutreffenden Schiffsmühlen Können erforderte. Bergauf wurde gesegelt. Gab es nicht genügend Wind, so musste gestakt oder vom Ufer aus mit einem Seil das Schiff gezogen werden.



Treidelknechte schleppen ein Kanalschiff (1573)

Es wurde getreidelt, eine mühevollen Arbeit, die heute noch im deutschen Vokabular ihre Begriffe hat: "Zieh Leine", wenn er endlich gehen soll oder "trödeln" wenn es zu langsam geht. So war der Hafen als Endpunkt einer Fahrt nach

getaner Reise und erhaltenem Lohn für die Schiffer ein Ort der Erholung und ein Ort, an dem das Geld ausgegeben wurde. Ähnlich wie in den Seehäfen waren die Hafenkneipen und Stadtschänken Stellen der Begegnung, der Lieder und der Fröhlichkeit. So lebte die Stadt auch vom Hafen.



Schiffsmühle am Domfelsen

Stellvertretend für die Bedeutung der Elbe als Transportweg in diesem Zeitabschnitt sei die Überführung der sterblichen Überreste des am 11. Mai 1686 in Hamburg verstorbenen berühmten Magdeburgers Otto von Guericke von Hamburg in seine Vaterstadt Magdeburg genannt. Erst vor ein paar Jahren wurde ein im Mecklenburger Staatsarchiv aufbewahrtes Zollregister von Dömitz (Mecklenburg-Vorpommern) entdeckt, das belegt, dass Otto von Guericke's Leichnam auf dem Schiffsweg von Hamburg nach Magdeburg am 15. Juni 1686 die Zollstation Dömitz passierte.

Anno 1686 Junij	171. Elb = Zoll = Einnahmen
(33) 15 (34)	Transport von nebenstehen= der Seiten - - - - -
(35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43)	Ferner Meldet derselbe Schif= fer an, des Churfürstl: Bran= denburgl: H: [59] residenten in Hamburg otto von guericcken Sehl: H: [60] Vatters Tochter Körper. So nacher Magdeburg gefüh= ret wird, ümb alda begraben zu werden [61]. Ist auff gnädigste order Freij Passiret [62].
	Abraham Ditman, Meldet in Einen Cahn an

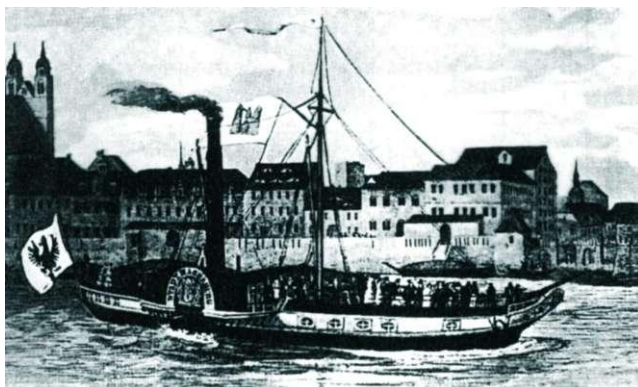
Zollakte Otto-von-Guericke

Der Magdeburger Schiffer Christoph Block (in Magdeburg 1699 gestorben und Besitzer von Brauhäusern in der alten Ulrich-Straße Nr. 18/19) beförderte diesen Leichnam. Der lange Zeitraum vom Sterbedatum, 11. Mai 1686, Passage in Dömitz am 15. Juni und Trauergeleit in Magdeburg am 3.

Juli 1686 ist vor allem auf die damalige unregelmäßige Wasserführung der Elbe und den damit verbundenen Widerigkeiten zurückzuführen. Die Akten des Magdeburger Fähramtes für das Jahr 1686 verzeichnet einen extrem niedrigen Wasserstand der Elbe.

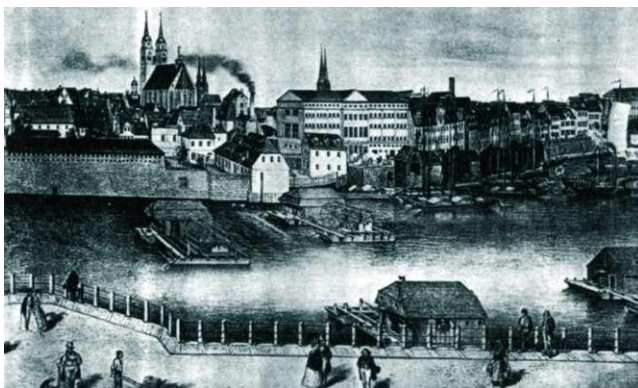
Entwicklung ab dem 19. Jahrhundert

Anfang des 19. Jahrhunderts erhielt die Elbschifffahrt einen professionelleren Charakter. Im Jahre 1812 wurde der Elbpegel Magdeburg installiert und seit dieser Zeit bis heute täglich gemessen. 1815 legte der Wiener Kongress Rahmenbedingungen für die zukünftige Elbschifffahrt fest. Die Artikel 107 - 108 bezogen sich auf die internationale Fluss-Schifffahrt. Der Artikel 109 betrifft die "Freiheit der Schifffahrt", in dem jeder Fluss bis zur Mündung frei sei und der Handel niemandem untersagt werden darf. Der Artikel 113 regelt die Arbeiten am Fluss. Jeder Uferstaat wurde verpflichtet, auf seinem Gebiet die Unterhaltung der Leinpfade für die Schiffszieher sowie Arbeiten am Strombett vorzunehmen. 1818 wurden durch preußisches Gesetz die Elbzölle abgeschafft (z.B. gab es davor allein zwischen Magdeburg und Dresden 16 Zollstationen).



Raddampfer „Stadt Magdeburg“

Ein weiteres markantes Datum in der Magdeburger Elbschifffahrt war der 6. Mai 1818, als erstmals ein Dampfschiff in Magdeburg anlegte. Nach Literaturvergleich muss es das erste in Deutschland gebaute Fluss-Dampfschiff "Prinzessin Charlotte von Preußen" gewesen sein. Die große Zeit der



Alter und Neuer Packhof

Fluss-Schifffahrt auf der Elbe nahm in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine rasante Entwicklung. Für die Eisenbahn waren die Gleisnetze noch nicht ausreichend entwickelt. Auf der Straße konnten Massengüter noch nicht in dem Umfang transportiert werden. Das Schiff war das einzige Transportmittel, was um 1838 im Durchschnitt 36 Lasten, das waren 57 Tonnen, bewegen konnte.

Magdeburg profitierte in diesem Zeitabschnitt von der rasanten Entwicklung des Überseehafens Hamburg als Binnenhandelsplatz und Industriestandort. Ab Mitte 1837 fuhr der Dampfer "Friedrich Wilhelm III" der Hamburgischen Flussdampfgesellschaft regelmäßig nach Magdeburg. Wie in Hamburg und Dresden entstand 1836/37 auch die Magdeburger Dampfschiffahrtsgesellschaft, die auch eine Maschinenfabrik betrieb. Dem ersten Schiff "Kronprinz von Preußen" folgte 1838 die "Paul Friedrich, Großherzog von Mecklenburg" und ein Jahr später die "Stadt Magdeburg". Letztere wurde durch die gesellschaftseigene Maschinenfabrik Buckau erstmals selbst gebaut. 1840 befuhren sechs Dampfschiffe regelmäßig die Elbe zwischen Magdeburg und Hamburg. Auf 120 Rundreisen beförderten in jenem Jahr Elbdampfer rund 8400 Passagiere und etwa 33000 Tonnen Ladung.

Nach der Gewerberolle gab es z.B. 1838 in Alsleben 53 Elbkähne, 6 Oderkähne, 1 Saalekahn sowie 22 Zillen, die zusammen 1963 Lasten tragen konnten (1 Last = 1800 kg). Aus Konkurrenzgründen schlossen sich 1841 die Magdeburger und die Hamburger Schiffsgesellschaft zur "Vereinten Hamburg - Magdeburger - Dampfschiffahrts- Compagnie" (VHMOC) zusammen.

Der Magdeburger Unternehmer Hermann Gruson übernahm 1855 die Buckauer Maschinenfabrik und betrieb zunächst den Bau von Dampfschiffen als Hauptzweig. Zeugnis ist das 1856/57 erbaute Dampfschiff "Delphin".



Alter Packhof in Magdeburg

Parallel zur Schiffsentwicklung wurden die Hafenanlagen am Westufer des Stromes weiter ausgebaut. Neben dem 1725 errichteten "Alten Packhof" wurde 1837 der "Neue Packhof" fertig gestellt. Mit dem Beginn der Eindeichung der Elbe wurde 1842 der Bau eines Winterschutzhafens an der Zollelbe vollendet.

Die vorhandene Infrastruktur "Hafen" bildete dann auch die

Voraussetzung für den Verkehrsträger Schiene. Der Bahnhofsbaubegann 1835 im Bereich des jetzigen Klosterberggartens. 1840 war Leipzig güterverkehrstechnisch über die Schiene an die Elbe angebunden und hatte damit einen sicheren Zugang nach Hamburg und Übersee. Die Zeit des Straßenfernverkehrs kam erst 100 Jahre später. Im Wettbewerb kämpften Schiff und Eisenbahn.

1844 wurden mit der Vereinbarung der Elbuferstaaten (Additionsakte) Maßnahmen zur Regulierung der garantierten Fahrwassertiefe von 0,78 m und zum Stromausbau getroffen. Die Elbstromverwaltung wurde 1866 gegründet mit Sitz in der Hafenstadt Magdeburg. Der erste Direktor, Th. Koslowski, erwarb sich große Verdienste bei der Regulierung und dem Ausbau der Elbe. Kähne mit höchstens 200 Tonnen Ladevermögen konnten mit größten Schwierigkeiten die Elbe befahren. Die Schifffahrt verlangte nach einem Elbeausbau.

Der Wettbewerb mit der Eisenbahn forderte die Entwicklung neuer Techniken. Der Einsatz der Dampfmaschine brauchte ein geeignetes Vortriebsmittel. Zwei Entwicklungsrichtungen bildeten sich aus:

1. Schraubenpropeller und Schaufelrad
2. Dampfwinde mit im Fluss liegendem Seil oder Kette
Grundprinzip: Die Kettenschlepper zogen sich selbst und ihren Anhang mittels einer Dampfwinde an einer im Flussbett liegenden Kette vorwärts.

Am 15.08.1866 unternahm die Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie erste Kettenschleppversuche mit einem in Buckau gebauten Kettendampfer.



Kettendampfer

Das Schiff war der erste in Deutschland gebaute Kettenrad-dampfer. Die zum Betrieb erforderliche Kette war in der navigatorisch schwierigen Stromstrecke zwischen Neustadt und Buckau auf einer Länge von 5,2 km im Elbestrom ausgelegt.

Die mit der Kettenschleppschiffahrt verbundene Leistungssteigerung in Bezug auf Schleplast und Schleppgeschwindigkeit führten zur schnellen Einführung auf der gesamten Elbe. Bereits 1871 erfolgte die Kettenschleppschiffahrt Magdeburg - Riesa mit einer Kettenlänge von 330 km mit 9 Kettenraddampfern. 1874 war Magdeburg und -Hamburg durch die Kettenschiffahrt verbunden, die Kettenlänge betrug 293 km und ebenfalls waren 9 Kettenrad-dampfer im Einsatz.

Die Kettenschiffahrt war zwei Jahrzehnte lang - in den siebziger und achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts - die Schleppkraft, die auf der Elbe und anderen deutschen Flüssen dem Gütertransport zu großer Leistung verholfen hatte. Die Geschwindigkeit eines Kettenschleppzuges betrug gegen den Strom 5,4 - 6,3 km/h. Auch die Tragfähigkeit der Schleppkähne konnte von früher 100 t auf 400 t Tragfähigkeit erhöht werden.

Nach der Wirtschaftskrise 1901/02 kam es zur weiteren Konzentration in der Elbeschiffahrt. So entstanden 1903 die Vereinigten Elbeschiffahrts Gesellschaften (VEG). 1903 besaß die VEG 58 Radschleppdampfer, 35 Kettenschlepper, 19 Eilfrachtdampfer und 306 Schleppkähne.



Seitenradschleppdampfer



Kettendampfer (Stromelbe-Schleiufer)

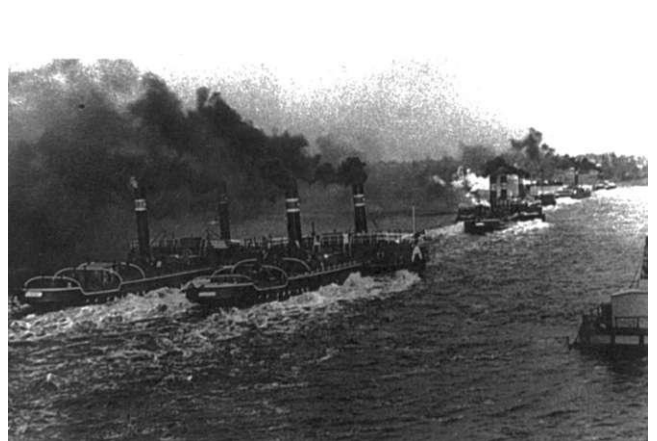
Neben der Schleppschiffahrt wurde 1904 auch die Privattransport-Schiffahrt konzentriert, es entstand die Privatschiffer-Transport-Genossenschaft (PTG), die zeitweise über 3000 Schiffseigner hatte.

Nachdem die Elbe reguliert wurde, waren die bis dahin benachteiligten Raddampfer wieder im Vorteil. Eine ganz neue Generation von Raddampfern mit Maschinenleistungen bis zu 1000 PS konnte durch die Weiterentwicklung der Dampfmaschine und der Schaufelräder in Dienst gestellt werden.

Als Folge wurde 1921 die Kettenschiffahrt auf der Saale eingestellt, ebenfalls große Teilstrecken auf der Elbe. In Magdeburg existierte 1938 noch ein Teilstück von Rothensee bis Buckau mit einer Kettenlänge von 11 km und dem Betrieb mit 2 Kettendampfern.



Schleppzug bis zu 7 Lastkähne



Stromelbe-Schleiufer, Seitenrad-Schlepper



Umschlaganlagen Schiebinufer/Petriforder



Alter Packhof an der Hubbrücke vor 1945



Magistratsstrecke

Planung und Entwicklung der Magdeburger Häfen

Die Umschlagsplätze am Strom entsprechen nicht mehr den modernen Umschlagsbedingungen und den Bedürfnissen der sich schnell entwickelnden Wirtschaft, vor allem der Zuckerindustrie und dem Maschinenbau im Raum Magdeburg. Es fehlte an Lagermöglichkeiten für Getreide, Zucker, Mehl und Sackwaren. Insbesondere erforderten Hochwasserzeiten und Eisgang im Winter den Schutz für die teurer werdenden Schiffe. Der 1842 gebaute Winterschutzhafen an der ostelbischen Seite der Stadt versandete zu häufig. Immer wieder gab es in diesem Hafen Probleme in Folge Hochwasser und Eisgang. Auch ein späterer Ausbau dieses Winterhafens nutzte wegen der örtlichen Verhältnisse nicht zur Ausgestaltung als Handelshafen.

Die Verkehrsentwicklung erforderte den Bau eines neuen Hafens. Dies sollte stadtnah und hochwasserfrei erfolgen. Die Sülzermündung in Buckau war durch die Maschinenbauindustrie bereits belegt. Wenig Anklang fand ein Projekt einer Hafenanlage in Buckau in der Nähe des alten Wasserwerkes. Der Neustädter Kämmereiwerder zwischen der Neustadt und der Elbe wurde als Standort für gut befunden. Insbesondere lagen in diesem Bereich Gleisanlagen des Bahnhofs "Alte Neustadt", die mit einem Hafenanschluss noch größere Bedeutung erlangen konnten.

Im Februar 1878 gab die königliche Regierung in Berlin die Erlaubnis zum Bau eines Hafens auf dem Gelände des Neustädter Kämmereiwerder. Der Magistrat der damals noch selbständigen Stadtgemeinde versuchte den Hafenbau durch Bildung einer Aktiengesellschaft zu realisieren. Dieser Versuch schlug fehl, so dass erst nach der Einverleibung der Neustadt die Stadtverordnetenversammlung am 30.12.1886 beschloss, den Bau des neuen Hafens in eigener Trägerschaft durchzuführen.

In der Zwischenzeit hatten die Bestrebungen Hamburgs, das lukrative Zuckergeschäft an sich zu ziehen, in Magdeburg zu der Überzeugung geführt, dringend 2 Zuckerspeicher mit Gleisanschluss zu bauen. Die Stadtverordnetenversammlung bewilligte dieses Vorhaben mit einer Finanzhilfe am 19.01.1888. Im November 1888 und im Februar 1889 wurden darauf die noch heute stehenden Speicher A und B im Handelshafen dem Verkehr übergeben.



Handelshafen um 1900



Handelshafen-Einfahrt mit Hubbrücke



Speicherbauten 1893



Hubbrücke im Handelshafen in angehobenem Zustande



Handelshafen 1955

Der Handelshafen wurde von 1888 - 1893 erbaut. Die Kaianlage wurde in Form einer massiven Schwerlastmauer ausgeführt, die teilweise auf Felsgestein gegründet ist. Die Länge des Hafenbeckens beträgt 994 m, die Breite 45 - 65 m. Um die Einfahrt in den Handelshafen zu ermöglichen, mussten 1,5 m von der vorhandenen Höhe des Felsengesteins abgetragen werden. Die Hafeneinfahrt erfolgt durch eine Hubbrücke, deren lichte Weite 28,0 m und die max. Hubhöhe 4,65 m beträgt. Die relativ große Höhe der Kai-mauer ist bedingt durch den wechselnden Wasserstand (bisheriges höchstes Hochwasser: 6,57 m). Als Kranbestückung waren damals folgende Krananlagen vorhanden:

- 11 Stck. hydraulisch betriebene fahrbare Portalkrane
1,0 - 3,0 t Tragfähigkeit,
- 4 Stck. fahrbare Dampfkranen,
- 1 Stck. hydraulisch betriebener Schwerlastkran mit
21,0 t Tragfähigkeit

Ferner waren 3 Lokomotiven, 18 Güterwagen und ein Bug-siederdampfer im Einsatz.

Die in den Jahren 1893, 1934 und 1936 erbauten Getreide-speicher hatten eine Lagerkapazität von 10800 bis 12000 Quadratmeter Lagerfläche.

Zur damaligen Zeit war der Handelshafen Magdeburg einer der modernsten Binnenhäfen Deutschlands. Die Gesamtkosten für den Bau des Handelshafens einschließlich der technischen Ausrüstung betragen 8.194.147,- M.

Am 05. April 1893 konnte das erste Schiff den Handelshafen anlaufen. Mittels eines fahrbaren Dampfkranes erfolgte die Entladung von 200 Ztr. Kleie der Firma H u R Wertheim in den firmeneigenen Speicher.

Die Umschlagsmengen stiegen kontinuierlich.

1897/98 wurden aus 2.293 Schiffen 469.238 t entladen und 887 Schiffe mit 270.353 t beladen.

Zur Jahrhundertwende waren es pro Jahr fast 1,3 Mio Tonnen.

Umgeschlagen wurden Getreide, Düngemittel, Zucker, Salz, Kaffee, Kohle, Holz, Futtermittel und andere Güter, insbesondere Erzeugnisse, die die Magdeburger Börde produzierte.

1906 erreichte der Handelshafen seinen höchsten Umschlag mit einer Gütermenge von rund 1,4 Millionen Tonnen. Der Hafen war ausgelastet und den Anforderungen der sich schnell entwickelnden Industrie nicht mehr gewachsen. Ein Neubau wurde geplant.

Von 1908 bis 1911 wurde der Magdeburger Industriehafen gebaut. Dieser erhielt eine Länge von 1670 m und ist bei normalem mittlerem Wasserstand der Elbe 62 m breit.

Die Sohle des Hafens liegt bei 36,8 m über normal Null, wodurch die Schiffe bei Mittel- bzw. Niedrigwasser mit ca. 30 cm mehr Tiefgang als im Handelshafen einfahren konnten. Hafenbahnanschluss für alle Grundstücke sowie Straßenverkehrsanschlüsse förderten die Ansiedlung an der ca. 3 km langen Uferlinie. Großbetriebe, wie das Holz- und Imprägnierwerk, Mühlenwerke, Nahrungsmittelwerk, Tanklager Minol, Maschinenbau Macksen sowie Speditions- und Lagerbetriebe mit Siloanlagen siedelten sich in kurzer Zeit an. Alle Grundstücke waren damals an Investoren verkauft statt verpachtet, somit ist ein Zugriff heute erschwert.

Parallel zu dem Hafenbecken wurde ein Winterschutzhafen gebaut, der eine Länge von 245 m und eine Breite von 232 m hat.

Im Zusammenhang mit der Bauplanung des Mittellandkanals für das 1000-t-Schiff und dem Bau der Großgaserei und des Kraftwerkes in Rothensee sowie der Zinkhütte Giesches Erben wurde 1929 - 1939 der Mittellandkanal-Hafen gebaut, der heutige Kanalhafen mit den Hafenbecken I und II.

Kaianlagen mit Gleisanschluss, moderner Umschlagstechnik und Freiflächen entstanden auf dem Trennungsdamm, an der Großgaserei und an den zwei Hafenbecken.

Die Länge des Kanalhafens beträgt 2300 m und die Hafenbecken I und II je 600 m, die Breite beträgt 64 m.

Der Kanalhafen war und ist der wichtigste Hafenteil innerhalb der Magdeburger Häfen, da er mit seiner Sohle 35,60 m NN relativ unabhängig vom Wasserstand der Elbe ausreichend Tiefgang hat und unmittelbar vor dem alten Schiffshebewerk, wie auch der neuen Schleusenanlage Rothensee liegt. In diesem Hafenteil werden, speziell bei Niedrigwasser der Elbe, Ableichtungen an den Schiffen vorgenommen, die vom Mittellandkanal kommen und auf Grund des Niedrigwassers der Elbe ihre Ladung leichtern müssen, damit sie mit entsprechender Tauchtiefe weiterfahren können. Umgekehrt tritt dieselbe Situation ein, wenn ein Schiff, mit halber Beladung von der Elbe kommend, mit voller Tragfähigkeit auf dem Mittellandkanal weiterfahren will.

Für die Betriebsführung eines jeden Hafenteils ist das Vorhandensein eines umfangreichen Gleisnetzes Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit. Mit dem Bau der 3 Häfen und der Ansiedlung vieler Großbetriebe im nördlichen Teil von Magdeburg war die gleistechnische Erschließung der Industriebetriebe in Rothensee erforderlich. Die Hafenbahn - Bestandteil der Hafen AG Magdeburg - entwickelte sich zu einem der größten Nebenanschlüsse der Reichsbahn.

1980 betrug das Gleisnetz der Hafenbahn 84 km mit 92 Weichen, als Triebkräfte waren 13 Diesellokomotiven im Einsatz. Die tägliche Waggonzustellung betrug im Hafen und Industriegebiet Rothensee 550 bis 600 Waggonen, in Spitzenzeiten - bedingt durch die erheblichen Mengen von Rohbraunkohle für die Großgaserei - bis zu 800 Waggonen.

Die Antriebstechnik der Schiffe veränderte sich allmählich. 1938 sind lediglich 17 Prozent aller Schiffe mit Dieselmotoren ausgerüstet. Die große Zeit der Motorschiffe beginnt erst nach dem 2. Weltkrieg.

Die Binnenschifffahrt der DDR (Stand 1953) umfasste: 1789 Schleppkähne mit 71.900 t Tragfähigkeit, 110 Schleppkähne mit 29.000 t Tragfähigkeit, 17 Motorgüterschiffe vorrangig kleinerer Bauart mit 35.000 t Tragfähigkeit.

Etwa 1960 ist die Zeit der Schleppschifffahrt beendet.

In den Jahren 1969 - 1972 erfolgte eine Umprofilierung, d.h. der größte Teil der Schiffe wurde durch moderne Schubboote bzw. Schubprahme ersetzt. Mit dieser Methode wurden wesentliche personelle Einsparungen erzielt, da die Schubprahme in Schwimmbehältern den Häfen zur Be- und Entladung zugestellt wurden.

Die Tragfähigkeit der Motorgüterschiffe entwickelte sich vom sog. Finow - Maßkran mit 2001 Tragfähigkeit über stu-

fenweise Erhöhung 800 t bis zum jetzt üblichen Motorgüterschiff mit 1600 t Tragfähigkeit.

Mit dieser Entwicklung der größeren Schiffstypen mit größeren Laderäumen musste auch die gesamte Umschlagstechnik mithalten. Waren früher Krananlagen von 1,0 - 3,0 t Tragfähigkeit mit 10,0 m Ausleger üblich, so gehören heute Krananlagen von 10,0 - 16,0 t Tragfähigkeit mit 32,0 m Ausladung bei Greifergut und 32,0 - 40,0 t Tragfähigkeit bei Stückgut und Containerumschlag zum Standard.

Die Rechtsträgerschaft der Häfen waren in der Anfangsphase Aktiengesellschaften bzw. GmbH wobei die Stadt in der Regel 51 Prozent der Anteile inne hatte.

Erst mit der Gründung der Hafen AG Magdeburg 1938 standen alle Magdeburger Hafenteile unter einer einheitlichen Regie bis 1945.

1947 wurde die Satzung der Hafen AG Magdeburg neu gefasst mit einer Kapitalbeteiligung von 51 % der Stadt Magdeburg und 49 % vom Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch die Landesregierung.

Auf Weisung der SED wurde mit der Gründung 1949 die "Deutsche Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale" (DSU) gebildet. Sie war für den gesamten Güter- und Personenverkehr auf den Wasserstraßen einschließlich der Häfen verantwortlich.

Erst 1957 wird die DSU dezentralisiert.

Es entsteht der VEB Deutsche Binnenreederei und mit 01.01.1957 der VEB Binnenhäfen "Mittelelbe" Magdeburg. Die neun Häfen Halle, Aken, Roßlau, Schönebeck, Magdeburg, Wittenberge, Haldensleben, Tangermünde und Brandenburg gehören dazu.

Nach der Wende wurden 1990 alle volkseigenen Unternehmen (VEB) privatisiert und der Treuhand unterstellt. Es entstand die Binnenhäfen "Mittelelbe" Magdeburg GmbH als 100 %ige Tochter der Treuhandanstalt. Der Hafen Magdeburg wurde aus dem Hafenverband der Binnenhäfen "Mittelelbe" Magdeburg GmbH ausgegliedert und im Rahmen der Kommunalisierung der am 12.3.1992 gegründeten Magdeburger Hafen GmbH (MHG) übertragen. Die Kapitalbeteiligung beträgt 49 % für die Stadt Magdeburg und 49 % für das Land Sachsen-Anhalt sowie 2 % für die Stadt Schönebeck.

Quellenverzeichnis

- Wolfgang Hucke, Entwicklung der Magdeburger Häfen, Verein zur Förderung der Magdeburger Hafengeschichte, 1996
 Heinz Reichmann, Magdeburgs Schiffswesen, Magdeburger Kultur- und Wirtschaftsleben Nr.9
 Adolf Holzapfel, Magdeburger Hafenwesen, Magdeburger Kultur- und Wirtschaftsleben Nr. 17
 Sigbert Zesewitz, Helmut Dünsch u. Th. Grötschel, Die städtischen Hafenanlagen in Magdeburg, Denkschrift des Magistrats der Stadt Magdeburg 1898
 Kettenschifffahrt, 1987
 Julius Götsch, Magdeburg als Hafen- und Schifffahrtstadt, Jahrbuch der hafenbautechnischen Gesellschaft, Bd. 17, 1938
 Karl Jüngej, Die Elbe, Geschichte um einen Fluß
 Sympher, Die Wasserwirtschaft, 1921

Bildnachweis

- Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Öffentlichkeitsarbeit
 Archiv Magdeburger Hafen GmbH, Verein zur Förderung der Magdeburger Hafengesellschaft

GESCHICHTLICHE DATEN ZU DEN HÄFEN MAGDEBURGS

- 789** Aktenkundige Belegung von Schifffahrt auf der Elbe - Heerzüge unter Karl des Großen
- 965** erhält Magdeburg neben anderen Privilegien das Marktrecht, Münz- und Zollrecht. In der Marktrechtsurkunde Kaiser Otto I. werden Schiffe als Transportmittel erwähnt.
- 968** Gründung des Erzbistums Magdeburg
- 981** Die erste urkundliche Erwähnung einer Fracht auf der Saale und der Elbe war der Leichnam des Erzbischofs Adalbert von Magdeburg, der am 21. Mai 981 in Korbetha verstorben war. Er wurde per Floß von Giebichenstein bei Halle nach Magdeburg verschifft.
- um 1000** berichtet der Chronist Johann Camparius:
"dass die gottgeweihte Stadt, vormals berühmt unter den Völkern, und eine von den großen Städten, solange Otto I. das königliche Zepter führte, nun ein halbzerstörter Ort und ein unzuverlässiger Aufenthalt für Schiffer sei."
- 1012** ließ sich der todkranke Erzbischof Tagina per Schiff von Merseburg nach Magdeburg bringen, wobei er aber schon in Rothenburg verstarb.
- 1136** werden den Magdeburger Kaufleuten durch ein kaiserliches Mandat die Elbzölle bei Elboi und Tangermünde teilweise erlassen.
- 1152** Dem Kloster zu Neuberg bei Halle erteilte Erzbischof Wichmann zu Magdeburg die Freiheit, mit einem Schiff Salz zu transportieren und auf dem Rückweg Holz zu laden.
- Mitte 13. Jh.** Die Grund der Lage der Stadt an der Kreuzung einer nordsüdlichen und einer westöstlichen Handelsstraße erhob Magdeburg im 12., 13. und 14. Jahrhundert zu einem der größten Warenumschnlagplätze des mittelalterlichen Deutschland. Mansfelder Kupfer, sächsische Silber, polnische Pelze, bömisches Holz, schlesische Häute, flämische Tuche, skandinavische Fische, französische Weine – die Stadt zog sie an sich, bereicherte sich an ihnen und sandte sie dann weiter in die Welt hinaus.
Der Zwischenhandel dominierte und bestimmte die wirtschaftliche und politische Struktur des Gemeinwesens der Stadt. Mitte des 13. Jahrhunderts bildete sich in Magdeburg das sogenannte Stapelrecht heraus, d. h. ankommende Waren mussten am Ort gestapelt und drei Tage lang zum üblichen Preis angeboten werden.
48 Zollstationen zwischen Helsinki und Hamburg erschwerten die freie Schifffahrt auf der Elbe mehr als an allen anderen deutschen Strömen
- 1281** erste urkundliche Erwähnung der Stadt Halle als Mitglied der Hanse.
- 1294** wird Magdeburg erstmals als "die Oldestad to Magdeborch" unter den freien Städten der deutschen Hanse erwähnt.
- 1479** musste Halle auf Forderung des Erzbischofes Günther aus der Hanse austreten.
- 1729/30** Bau des "Alten Packhofes" nach Entwürfen des Architekten Preußer. Das schlossartige Gebäude diente der Aufnahme der Transitwaren, welche auf Grund des Stapelrechtes zum Verkauf ausgelegt wurden.
- 1812** erfolgt die Installation eines Elbpegels in Magdeburg. Seit dieser Zeit wird der Elbwasserstand täglich gemessen.
- 18.09.1814** tagt der Wiener Kongress und legt Rahmenbedingungen für die zukünftige Elbeschifffahrt fest. Die Wiener Kongressakte bezieht sich in den Artikeln 108 – 117 auf die internationale Flussschifffahrt. Der Artikel 109 betrifft die "Freiheit der Schifffahrt", in dem jeder Fluss bis zur

Mündung frei ist und der Handel niemandem untersagt werden darf. Der Artikel 13 regelt die Arbeiten am Fluß. Jeder Uferstool wurde verpflichtet, auf seinem Gebiet die Ankerhaltung der Leinpfade für die Schiffszieher sowie Arbeiten am Strombett vorzunehmen.

- 16. Mai 1818** In Magdeburg trifft der erste Dampfer ein von Hamburg kommend, von Engländern geklaut. Damit beginnt die Dampfschiffahrt auf der Elbe.
- 1836** Bau des neuen Packhofes in Halle.
- 1832 – 1837** Bau des "Neuen Packhofes" in Magdeburg nach den Entwürfen des Stadtverordneten Zimmermeister Schwarzlose.
- 15.08.1837** wird das 1. Dampfschiff, ausgestattet mit einer holländischen Dampfmaschine, der neugegründeten "Magdeburger Dampfschiff Compagnie", die "Kronprinz von Preußen" vom Stapel gelassen.
- Die Werft befand sich in der dazu ausgebauten Sülzemündung am linken Elbufer und etablierte sich zur späteren "Magdeburger Maschinenfabrik Buckau".
- 1838** Nach der Gewerbesteuerrolle gab es in Alsleben 53 Elbkähne, 6 Oberkähne, 1 Saalekahn sowie 2 Zillen (62 Kähne insgesamt), die zusammen 1963 Lasten tragen konnten (1 Last = 1.800 kg).
- 1839** Der erste Raddampfer namens "Stadt Magdeburg" wird in Magdeburg gebaut.
- 1842** Ausbau der Magdeburger Zollelbe als Winterschutzhafen zur Aufnahme einer größeren Anzahl von Dampf- und Segelschiffen.
- 1844** Vereinbarung der Elbuferstaaten (Additionsakte), wonach eine Mittelwasserregulierung für eine Fahrwassertiefe von 0,78 m unter dem niedrigsten Pegelstand des Jahres 1842 durchgeführt werden sollte.
- 1854** erfolgte die Einweihung des ersten Hafens an der Saale in Halle (es war der "Sophienhafen").
- 1866** Gründung der Elbstrombauverwaltung mit Sitz in Magdeburg. Der erste Direktor, Th. Kozlowski, erwarb sich größte Verdienste bei der Regulierung und dem Ausbau der Elbe. Mit größten Schwierigkeiten war die Befahrung mit Kähnen von höchstens 200 to möglich. Nach den Ausbauarbeiten konnte um die Jahrhundertwende der Plauer Maßkahn von 700 to Tragfähigkeit als das Regelschiff des Elbverkehrs angesehen werden.
- 15.08.1866** unternahm die H.-M.-D.-C. die ersten Kettenschleppversuche mit einem in Buckau gebauten Kettenschleppschiff. Das Schiff war der erste in Deutschland gebaute Kettendampfer. Die zum Betrieb erforderliche Kette war in der navigatorisch schwierigen Stromstrecke zwischen der Neustadt und Buckau im Elbstrom ausgelegt.
- 1879 – 1870** wird die Kette zu Berg – von Magdeburg bis zur sächsisch-böhmischen Grenze verlegt.
- 1871** Bau der Eisenbahnbrücke am Herrenkrug über die Elbe.
- Februar 1878** Von der königlichen Regierung erhält der Magistrat der noch selbständigen Stadtgemeinde Neustadt die Genehmigung zur Anlage eines Hafens auf dem Neustädter Kämmereiwerder. Das ist das Gelände zwischen Nordbrückenzug und Herrenkrug-Reichsbahnbrücke.
- um 1880** Ausbau der Zollelbe zum Hafen, um eine Verlagerung des wachsenden Güterumschlages vom linken Elbufer weg vorzunehmen und als Zufluchtsstätte für Schiffe während der kalten Jahreszeit.
- 1883** Die Kettenschiffahrt wurde auf der Saale von Saalhorn bis Calbe eingeführt.
- 1884** wurde die Kettenschiffahrt auf der Saale erweitert von Calbe bis Halle Schieferbrücke.

- 1884** Gründung der Elbe- und Saale-Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft" mit Sitz in Alsleben (bis 1893). 1921 wurde die Kettenschiffahrt auf der Saale eingestellt.
- 26. Juni 1884** Der Magistrat der Neustadt hat die von der königlichen Regierung erteilte Erlaubnis von 1878 an die Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft Damm und Weiland in Berlin übertragen und mit derselben Firma einen Vertrag geschlossen, wonach der genannten Firma der Neustädter Kämmereiwerder mit einem Flächeninhalt von rund 100 Morgen vom 01. Oktober 1884 ab auf die Dauer von 99 Jahren zur Anlage und zum Betrieb eines Hafens und zur Errichtung von Docks, Speichern usw. gegen eine jährliche Entschädigung von 100.00,- Mark verpachtet wurde. Nach Ablauf des Vertrages sollten sämtliche Anlagen unentgeltlich in das Eigentum oder Stadtgemeinde übergehen. Die Versuche der Firma Damm und Weiland, eine Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb des Hafens ins Leben zu rufen, scheiterten.
- 01. April 1886** Eingemeindung der Neustadt in die Stadt Magdeburg. Für diese Eingemeindung war gerade das Hafenprojekt maßgebend. Die Stadt Magdeburg tritt in den mit der Firma Damm und Weiland geschlossenen Vertrag ein und greift die Weiterführung der bereits eingeleiteten Pläne auf.
- 18. Juli 1886** Vorschlag an die Stadtverordnetenversammlung zur Beteiligung der Stadtgemeinde an einer zu bildenden Aktiengesellschaft durch Verkauf des Hafengeländes an die Gesellschaft.
- 14. Okt. 1886** Beratung der Stadtverordnetenversammlung. Mit Schlussabstimmung wurde die Vorlage vom Juli 1886 mit 26 gegen 23 Stimmen angenommen. Gegen die Rechtsgültigkeit des Beschlusses wurde von einem Mitglied der Stadtverordnetenversammlung Einspruch erhoben. Der Einspruch wurde unbegründet abgewehrt.
- 30. Dez. 1886** Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung zur Abfindung der Firma Damm und Weiland und damit Übernahme sämtlicher Anteile der Aktiengesellschaft.
- 1886 – 1893** Bau des Magdeburger Handelshafens auf dem Kämmerei- und Agneswerder. Er wurde notwendig, als die Elbuferkais und der Zollhafen dem wachsenden Umschlag an Massengütern nicht mehr entsprachen. Der nördliche Teil des Hafens musste aus einem Grauwackerücken herausgesprengt werden, so dass die Sohle in 38 m über normal Null, teilweise 3 m in den Felsbrocken eingetieft liegt. Der Hafen ist 1.000 m lang, im Norden, wo sich auch die Einfahrt befindet, 90 m und im Süden 45 m breit.
- 05. Januar 1887** Förmlicher Verzicht des Unternehmens Damm als Rechtsnachfolger der Firma Damm und Weiland auf alle und jede Rechte aus den mit ihm abgeschlossenen Verträgen. Damit hat die Stadt freie Hand zum weiteren Vorgehen in den Hafenanangelegenheiten.
- Mai/Juni 1887** Besichtigung der Hafen- und Speicheranlagen durch einen Unterausschuss der Stadtverordneten in Hamburg, Frankfurt/Main, Mannheim, Mainz, Gustavsburg, Duisburg und Ruhrort sowie Laubetätschen, Dresden, Riesa, Wallwitzhafen, Aken, Schönebeck, Bremen, Köln und Düsseldorf.
- 1887** erfolgt die Aussprengung einer 75 m breiten Schiffahrtsrinne in den Elbgrund am Domfelsen.
- 19. Januar 1888** Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Bau von zwei Zuckerspeichern am Neustädter Hafen. Hiermit wollte die Stadt den Bestrebungen des Hamburger Hafens zuvorkommen, das Zuckergeschäft an sich zu reißen.
- 1888** Bewilligung der Mittel und sofortiger Bau der zwei großen Zuckerspeicher vor dem südlichen Kopfende des Neustädter Hafens (Handelshafen).
- Mai 1888** Ausschreibung der Ausschachtungsarbeiten für den Handelshafen.
- Juli/August 1888** Ausschreibungsarbeiten für die Hafenanlage und die Ausführung der senkrechten Uferbefestigung der Gleisanlagen und der Hochbauten.

- 26.07./14.08.1888** Vertrag über den Gleisanschluss der beiden Zuckerspeicher.
- 15. Nov. 1888** Inbetriebnahme des Speichers A (heute Energieversorgung).
- 04. Feb. 1889** Inbetriebnahme des Speichers B (heute Stadt Magdeburger).
- 05./14. Feb. 1890** Erweiterung dieses Vertrages über weitere Anlagenteile.
- 14./22. Feb. 1890** Vertragsabschluss zur Übernahme des Forstfiskalischen Agneswerder nördlich der Eisenbahnbrücke Herrenkrug mit einer Gesamtfläche von 356.618 m² zum Preis von 178.521,00 Mark. Auf diesem Gelände erfolgt der Anschluss des Handelshafens an die Elbe.
- 17.12.1888 – 16.02.1890** Kaufvertrag zur Übernahme einer Fläche von 65.087 m² nördlich der Eisenbahnbrücke (ehemaliges Fort 8 des Militärfiskus).
- Dezember 1891** Bemühungen der Stadt, den Betrieb des Hafens durch Verpachtung der Anlagen einer Aktiengesellschaft zu übertragen in Form eines Pacht- oder Betriebsüberlassungsvertrages. Diese Bemühungen schlugen fehl. Der Betrieb wurde durch die Stadt Magdeburg übernommen bis zum Jahr 1924. Das betraf den Betrieb der Zuckerspeicher, die Zu- und Abfahrt der Eisenbahnwagen als auch den gesamten Betrieb am Ufer und den Eisenbahnbetrieb selbst.
- 1892** Der Minister der öffentlichen Arbeiten lehnte die Übernahme des Betriebes auf dem städtischen Hafengleisnetz ab. Auf der Grundlage, dass ein vollständiges Anpassen des Rangierbetriebes an den Hafenbetrieb nur möglich ist, wenn sich beide Betriebe in einer Hand befinden, wurde sich für den Selbstbetrieb der Gleisanlagen entschlossen.
- 1893** Verkauf der Elbe- und Saale-Dampfschlepp-Schiffahrts Gesellschaft an die "Dampf Schiffahrtsgesellschaft vereinigter Schiffer an der Elbe" zur Gründung der "Dampfschiffahrtsgesellschaft vereinigter Elbe- und Saaleschiffer".
- 05. April 1893** Das erste Schiff läuft in den Handelshafen ein. Die Entladung von 2.000 Zentner Kleie der Fa. H&R Wertheim erfolgt mittels eines fahrbaren Dampfkranes. Die Einlagerung der Kleie erfolgt im firmeneigenen Speicher der Fa. H&R Wertheim.
- Mai 1893** Fertigstellung der Hafenanlagen mit hydraulischer Zentralisation zur Betreibung der Hubbrücke, 11 hydraulische Portalkräne, Aufzüge im Warenspeicher F und Elevatoren des Getreidespeichers I.
- 1894** schließen sich die Einzelschiffer in Folge der Konkurrenz zur "Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft vereinigter Elbe- und Saaleschiffer" zusammen.
- 1895** stieg der Umschlag im Handelshafen auf fast 1 Mio. Tonnen an. Umgeschlagen wurden vor allem: Metalle, Kies, Getreide, Futtermittel und Sackgüter.
- 1896** Magdeburg wird mit der Zuckerbörse zum Zentrum des deutschen Zuckerhandels.
- 1898** Für die Erzeugung des elektrischen Stroms zur Beleuchtung des Hafens sind vier stehende Verbund/Dampfdynamos vorhanden, von denen drei eine normale Leistung von 25 kW und eine die Leistung von 36 kW besitzen. Diese Maschinen erzeugen Gleichstrom von 125 V Betriebsspannung. Von der Schaltbrettanlage ist es möglich, jedes einzelne Bogenlampenpaar ein- und auszuschalten. Es sind 42 Bogenlampen für die Beleuchtung des Hafens, der Gleise und Straßen, 14 Bogenlampen für die Beleuchtung des Vorlandes und 31 Bogenlampen für die Beleuchtung von Speichern, Maschinen, Kesselhaus und Portalkräne vorhanden.
Für die Beleuchtung der Speicher G, H und J werden außerdem 320 Glühlampen betrieben.
- 1900** Auflösung der "Dampfschiffahrtsgesellschaft vereinigter Elbe- und Saaleschiffer"

- 1903** vereinigen sich die "Kette" und die "Vereinigten Elbe- und Saaleschiffer" zum neuen Aktienunternehmen "Vereinigte Elbschiffahrtsgesellschaften.
- 1906** erreicht der Handelshafen Magdeburg seinen höchsten Umschlag mit einer Gütermenge von rund 1,4 Mio. Tonnen.
- 1908 – 1910** Anlage und Bau eines Magdeburger Industriebahnhofs. Der Hafen erhielt eine Länge von 1.670 m und ist bei normalem mittleren Wasserstand der Elbe 62 m breit. Die Sohle des Hafens liegt bei 36,8 m über Normal Null, wodurch die Schiffe bei Mittel- bzw. Kleinwasser mit ca. 30 cm mehr Tiefgang als im Handelshafen einfahren konnten.
- 1912** Gründung und Aufbau der Staatswerft Rothensee.
- 1922** Bau der Sternbrücke
- 1924** Gründung der Magdeburg Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH. Die Stadt hält 51 % der Anteile, 49 % halten aufgeteilt die Reedereifirma Julius Krümling und deren Teilhaber Max Azzalino, der auch die Geschäftsführung übernahm.
- 1925** Zusammenbruch der Fa. Krümling. Somit blieb die Stadt fortan alleiniger Gesellschafter.
- 1929** legte man parallel zum damals bereits bestehenden Abstiegskanal einen 2,5 km langen Zweigkanal an. Auf diesem Gelände entstanden die Häfen Trennungsdamm, Großgaserei sowie die Hafenbecken I und II.
- 1929** Der größte Umschlaghafen an der Saale in Halle/Trotha wurde eröffnet.
- 1930** nimmt die Gaserei mit ihren Hafenanlagen den Betrieb auf.
- 1931** Mit dem Ausbau der Saale für das 1000 to Schiff wurde begonnen. Das entsprach der Schiffsgröße von 9 m Breite und einer Länge von 80 m.
- 1932** erreicht der Hafen Trennungsdamm einen Umschlag von 0,5 Mio to.
- 01. April 1934** Die Geschäftsanteile der Magdeburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH werden von der Mittellandkanal – Hafen Magdeburg Aktiengesellschaft (kurz „Hafen AG“) übernommen.
- 1935** Durch Herausgabe eines neuen Binnenschiffahrtsgesetzes gehörten die Saaleschiffer jetzt dem "Schiffsbetriebsverband der Elbe" an. Alle Kontore des Schiffseignervereins der "Saaleschiffer e.V. zu Alsleben" wurden somit geschlossen. Nur die beiden Kontore in Alsleben und Halle blieben noch geöffnet. Im "Schiffseignerverein zu Alsleben" waren 229 Schiffseigner vereinigt.
- April 1936** Beendigung der Liquidation der Magdeburger Hafen- und Lagerhaus GmbH. Die Firma wurde im Handelsregister gelöscht.
- 1937** werden bereits 1,5 Mio. to im Hafen Trennungsdamm umgeschlagen. Gesamtumschlag der Magdeburger Häfen von 2,6 Mio t.
- 1938** wird das Schiffshebewerk in Rothensee in Betrieb genommen und ermöglicht unter Benutzung des Mittellandkanals den Anschluss an westdeutsche Wasserstraßensysteme. Zur Aufschüttung des 18 km langen Dammes benötigte man 1 Mill. m³ Erde, die aus zwei Gruben am Kanal entnommen wurde – aus ihnen entstanden der Barleber und der Jersleber See.
- 24.06/22.11.1938** Satzungsbeschluss der Hafen AG Magdeburg.
- 16. Januar 1945** Größter Bombenangriff im Verlauf des Zweiten Weltkrieges auf die Stadt Magdeburg, Zerstörung der Hafenanlagen

- Mai 1945** ist die gesamte Elbschifffahrt zum Erliegen gekommen. Alle Magdeburger Brücken sind gesprengt. Im gesamten Elbegebiet blockierten 28 zerstörte Brücken und 690 versenkte Fahrzeuge das Fahrwasser und die Häfen.
- 05.11.1945** Meldung vom "Volksblatt": Elbe teilweise schiffbar
- 01.04.1947** erfolgt die Kiellegung des 1. Fischfangschiffes auf der Rothenseer Werft "Edgar André", der ehemaligen Staatswerft, für die sowjetische Schwarzmeerfischerei.
- 26.06.1947** Der Verwertungsausschuss für enteigneten Besitz beschließt einstimmig, die Hafen AG Magdeburg, Wittenberger Straße 17, an die Stadt zu übergeben.
- 30.07.1947** Der Beschluss vom 26.06.1947 wird noch einmal durch die Kommissionsmitglieder (Vertreter der Parteien SED, LDP, CDU, FDGB) bestätigt.
- 28.11.1947** Schreiben der Landesregierung Sachsen-Anhalt, Minister für Wirtschaft und Verkehr: Entgegen dem Vorschlag des Verwertungsausschusses soll das Grundkapital der Hafen AG wie folgt aufgeteilt werden: 51 % Stadt Magdeburg, 49 % Land Sachsen-Anhalt
- 12.12.1947** Neufassung der Satzung der Hafen AG Magdeburg mit einer Kapitalverteilung 51 % Stadt Magdeburg, 49 % Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch die Landesregierung Grundkapital: 6 Mio.
- 1949** Gründung der "Deutschen Schifffahrts- und Umschlagbetriebszentrale" (DSU). Dieser Betrieb war als Nachfolger der "Arbeitsgemeinschaft Binnenschifffahrt" anzusehen. Der Betrieb hatte sowohl die Interessen des privaten Sektors der Binnenschifffahrt sowie den staatlichen und volkseigenen Bereich zu vertreten.
- 1957** Die DSU wird dezentralisiert. Es entstehen der VEB Deutsche Binnenreederei und der VEB Binnenhäfen.
- 01.01.1957** Gründung des VEB Binnenhäfen "Mittelelbe" Magdeburg mit 9 Häfen. Der größte Hafen ist Magdeburg.
- 1957** verkehren die ersten in Rothensee gebauten Motorgüterschiffe auf der Elbe für die damalige "Deutsche Binnenreederei".
- November 1991** Gründung des Magdeburger Elbe-Schiffvereins zur Bewahrung der Traditionen der Elbschifffahrt als Interessenvertreter der Schiffer, der Schifffahrt und des Hafenwesens.
- 12.03.1992** Gründung der Magdeburger Hafen GmbH (MHG).
- 01.08.1992** Die MHG übernimmt von der Treuhand die 3 Magdeburger Häfen.
- 1992 - 1995** Ansiedlung von 4 großen Investoren (Tanklager, Getreidesilo, Schrottaufbereitung, Ölmühle)
- 01.08.1993** Die Tochter der MHG, die SHG kauft von der Treuhand den Schönebecker Hafen Frohse.
- 07.06.1995** Gründung des "Vereins zur Förderung der Magdeburger Hafengeschichte" e.V.
- 1997** Abschluß der Ausbauarbeiten im Hafenbecken II
- 2000** Erstmalig werden über 3 Mio t/a über die Kaikanten verladen.

Wolfgang Hucke
Direktor für Technik
Magdeburger Hafen GmbH

Hubbe - Farenholtz
Ölfabriken
Magdeburg.

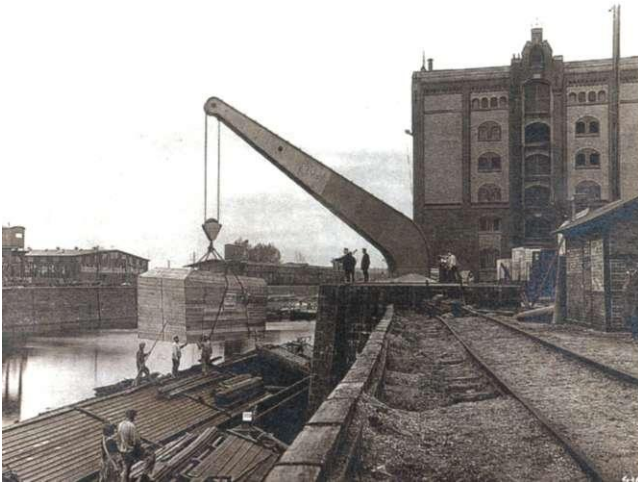




Hubbrücke im Handelshafen in angehobenen Zustand



Magdeburg, der Zentralknotenpunkt des deutschen Wasserstraßenkreuzes



*Hydraul. betriebener Schwerlastkran, Baujahr ca. 1893
21,0t Tragfähigkeit*



*Das Hafenbecken II nach den Ausbaurbeiten
und der Firmenansiedlung 1997*



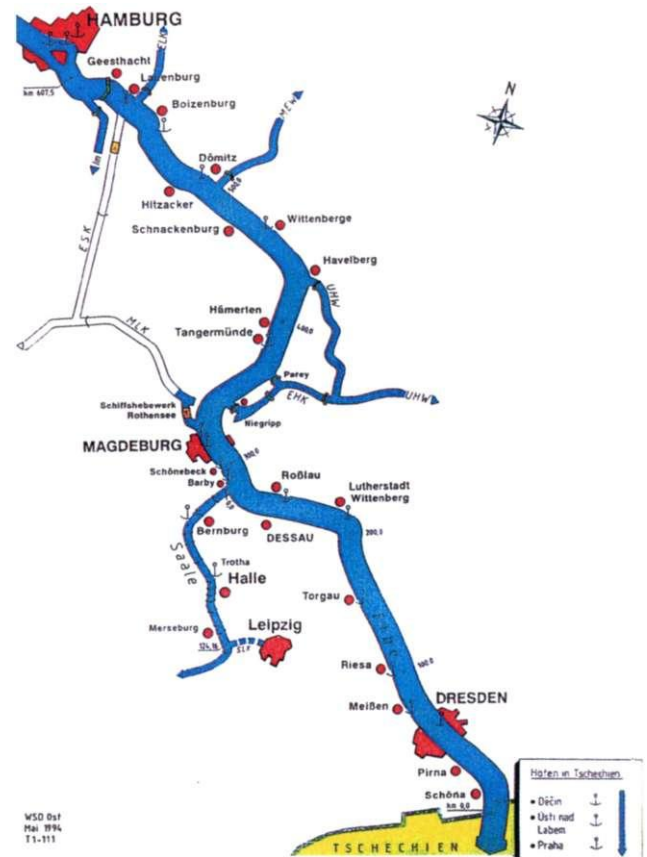
Flugbild von Süden auf die Magdeburger Häfen

Die Verbesserung der Infrastruktur für Elbe und Saale

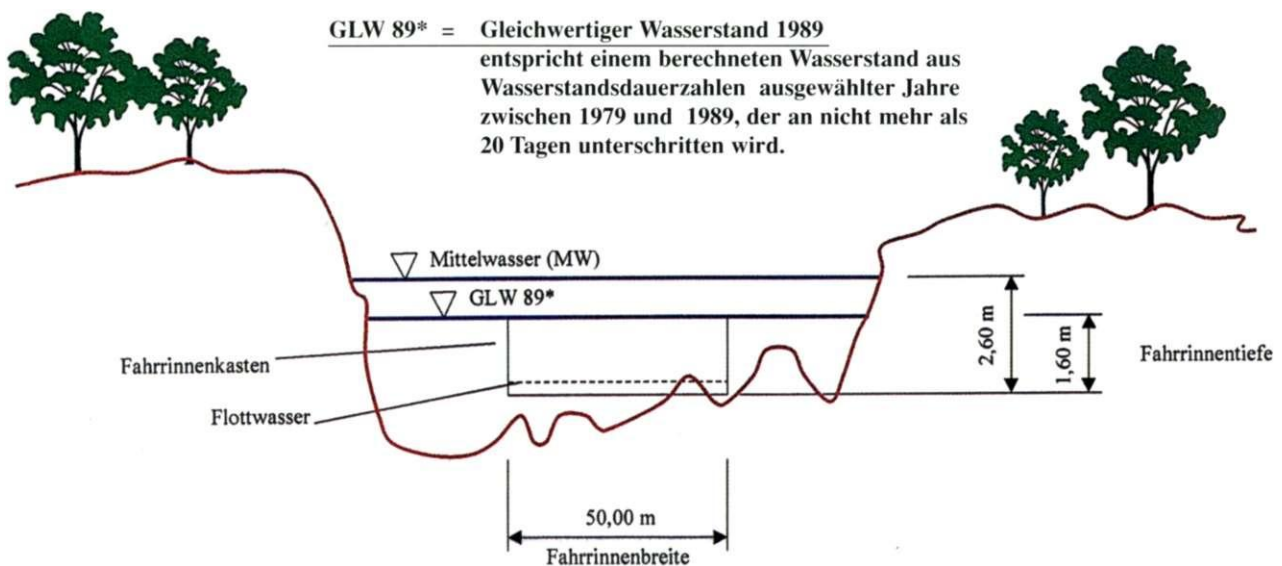
In einer Grundkarte der Deutschen Wirtschaft für den Seehafenverkehr und Binnenschifffahrt im Deutschen Reich von 1913 ist die Elbe mit einem dicken blauen Strich markiert. Dies bedeutet, dass von Hamburg ausgehend ein starker Verkehr Richtung Binnenland stattgefunden hat. Zu diesem Zeitpunkt war die Elbe als Binnenschiffahrtsstraße durch Mittelwasserbuhnen reguliert. Die Mittelwasserregulierung erfolgte Ende des 19. Jahrhunderts und ist durch die damalige Elbstrombauverwaltung verwirklicht worden.

Durch Krieg und Wirtschaftseinbrüche nahm der Verkehr rapide ab. Als nach der Deutschen Einheit über die Verbesserung der Infrastruktur erneut nachgedacht wurde, war die Elbe in einigen Bereichen in desolatem Zustand. Insbesondere in Truppen- und Manövergebieten waren die Regelbauwerke zerstört. Das führte dazu, dass sich Sandbänke bildeten, welche die Tauchtiefen der Schifffahrt erheblich einschränkten. So untersuchte man zwei Varianten, um die technischen Voraussetzungen für eine bessere Verkehrsführung wieder herstellen zu können.

Zum einen wurde untersucht, inwieweit es möglich ist, mittels Staustufen die Elbe zwischen Hamburg und Magdeburg zu optimieren, zum anderen durch das Wiederherstellen der Buhnen einen bestimmten Ausbauzustand zu erreichen, der einen Mindestverkehr bei Niedrigwasser gewährleistet. Beide Varianten wurden einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, die zu einer deutlichen Aussage führten. Die Staustufenlösung wurde wegen eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses von ca. 0,3 gegenüber der Nutzen-Kosten-Verhältnisse für die Wiederherstellung der Buhnen mit ca. 9,5 fallen gelassen.

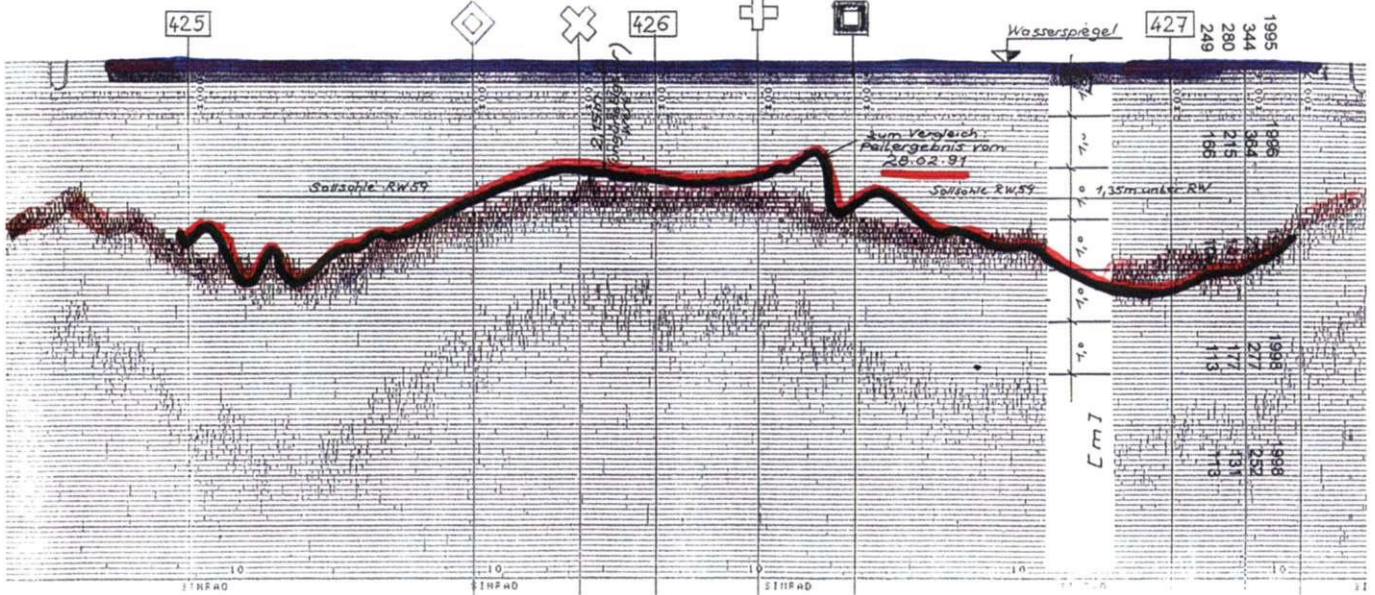


Mit der Wiederherstellung der Buhnen soll das Ziel erreicht werden, bei einem gleichwertigen Wasserstand, der einem Niedrigwasserabfluss von 1989 entspricht, eine Abladetiefe von 1,40 m zuzüglich 20 cm Flottwasser zu gewährleisten. Dieser GLW 89*, ausgewählt aus der Jahresreihe 79/89, soll an nicht mehr als 20 eisfreien Tagen unterschritten werden.



Querprofil der Elbe

Echographenpeilung am 22.11. 93 bei 242 cm a.P. Wittenberge
 Bereich Elbe - km 425 - 427 Hinweis: Aufnahme mit „SIMRAD“

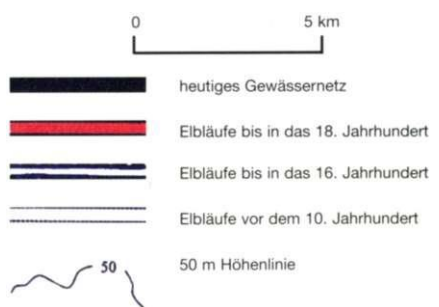
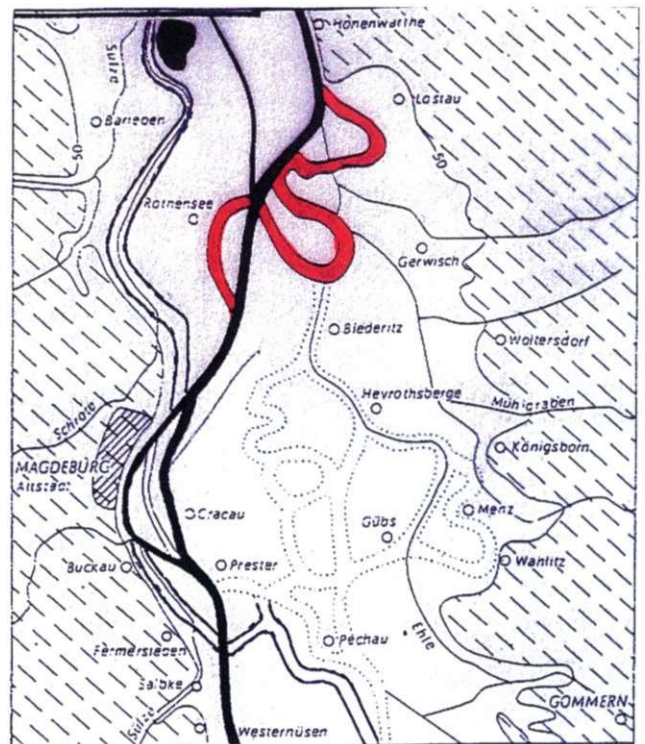


Durch die Wiederherstellung der Buhnen und Deckwerke und anderer Maßnahmen werden Haushaltsmittel in Höhe von 500 Mio. DM verbraucht. Die Maßnahmen werden ca. 2008 weitgehendst beendet sein. Die bisher bereits durchgeführten Instandsetzungen der Buhnenbauwerke hat im lokalen Bereich Erfolge gebracht.

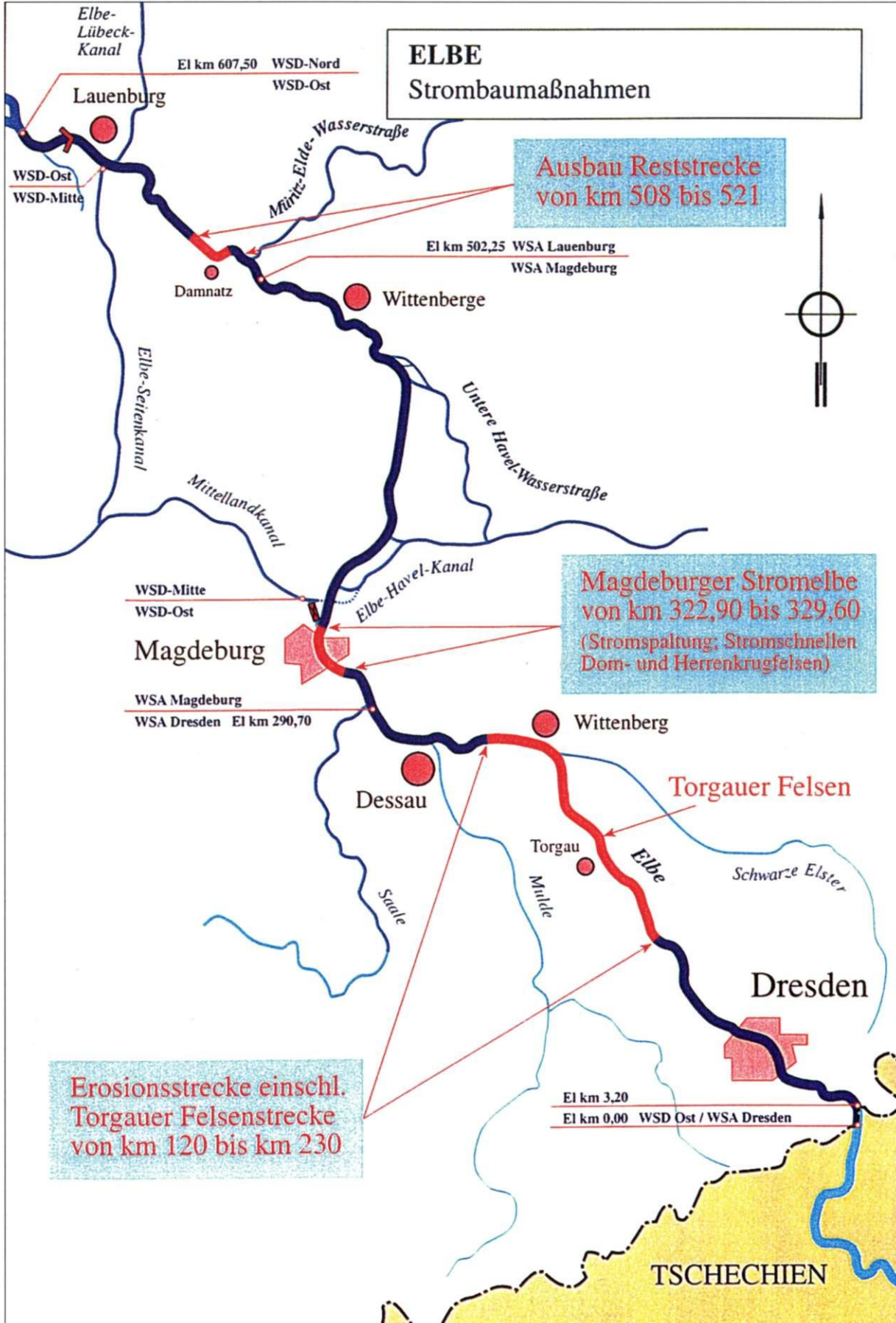
Aufgrund der bisher ausgewerteten statistischen Ergebnisse lässt sich der Trend feststellen, dass die Wiederinstandsetzung der Buhnen ein wirkungsvolles und richtiges Mittel zum Erreichen des vorgenannten Zieles ist. Insgesamt gibt es rund 8000 Buhnen an der Elbe, von denen 1600 instand zu setzen sind und bis 1999 insgesamt bei allen 3 Ämtern 680 Buhnen instand gesetzt wurden.

Neben der Aufgabe "Instandsetzung der Buhnen" gibt es noch 3 Sonderstrecken in der Elbe [siehe Seite 128], die nur durch entsprechende Genehmigungsverfahren zu realisieren sind, da sie keine Unterhaltungsarbeiten sind. Dies ist einmal die Erosionsstrecke einschließlich der Torgauer Felsenstrecke von Elbe-km 120 bis km 230, die Magdeburger Stadtstrecke, gekennzeichnet durch die Felsen am Dom, am Petriförder und am Herrenkrug im Bereich des WSA Magdeburg und der Ausbau der Reststrecke von km 508 - 521 im Bereich des WSA Lauenburg. Diese 3 Felsenrippen in der Stadtstrecke Magdeburg sind im Zuge der variskischen Faltung im Quartär entstanden, insbesondere ist hier die Flechtinger Roßlauer Scholle in Magdeburg zu nennen. Die Stadtstrecke beginnt bei Elbe-Km 325 und endet bei 330.

Für die Schifffahrt sind die geringeren Fahrrinntiefen als in den übrigen Elbestrecken und auch die geringeren Fahrrinnenbreiten kennzeichnend. Als besondere navigatorische Schwierigkeit wirkt das starke Fließgefälle, das über 2 m/sec. liegt. Somit kann ein großer Teil der Schiffe den Domfelsen nur mit Schlepphilfe passieren. Diese schlechten Navigationsbedingungen sind durch Regulierungsmaßnahmen unterhalb der Stadtstrecke im 18. Jahrhundert entstanden.



Entwicklung des Elbelaufes im Gebiet von Magdeburg

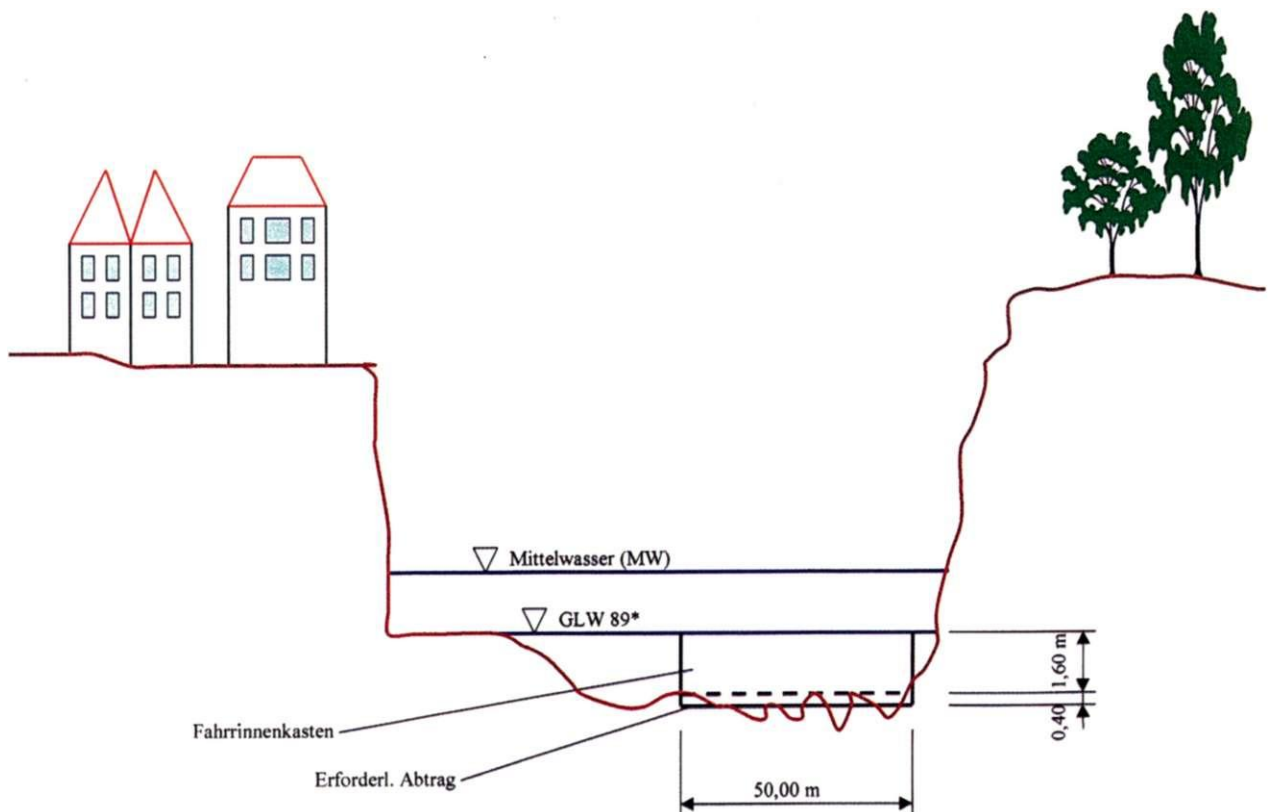


Diese Regulierungsmaßnahmen beinhalten ein Durchschneiden von mehreren Flussschleifen. Dadurch wurde die Lauflänge der Elbe verkürzt, das Gefälle vergrößert und die Fließgeschwindigkeit erhöht. Diese führte letztendlich dazu, dass es unterhalb der Felsenstrecken zu einer Erosion kam und die Felsen "herausgewachsen" sind. Diese natürlichen Staustufen mit ihren hohen Fließgeschwindigkeiten waren ein Energielieferant für die Schiffmühlen, die mit einer größeren Anzahl jeweils unterhalb der Felsen im vorigen Jahrhundert verankert waren.

Für die Verbesserung der Verhältnisse der Stadtstrecke wurden verschiedene Varianten untersucht. Zum einen der Bau einer Staustufe, zum anderen strombauliche Maßnahmen, z.B. Aufweiten der Querschnitte. Hierzu wurde ein mathematisches und ein physikalisches Modell bei der BAW erarbeitet. Das physikalische Modell nahm den gesamten Raum einer großen Halle ein, fast so groß wie ein Fußballfeld. Die Ergebnisse zeigen auf, dass das Ausbauziel [siehe unten], welches für die gesamte Elbe galt, durch strombauliche Maßnahmen auch in der Stadtstrecke realisierbar ist. Damit war die Staustufe in der Stadtstrecke, wie sie unsere Väter schon einmal angedacht und teilweise auch verwirklicht haben, nicht mehr in der Diskussion. Für die Stadtstrecke ist inzwischen das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden und der Erörterungstermin hat stattgefunden. Der Beschluss soll Ende 2000 vorliegen.

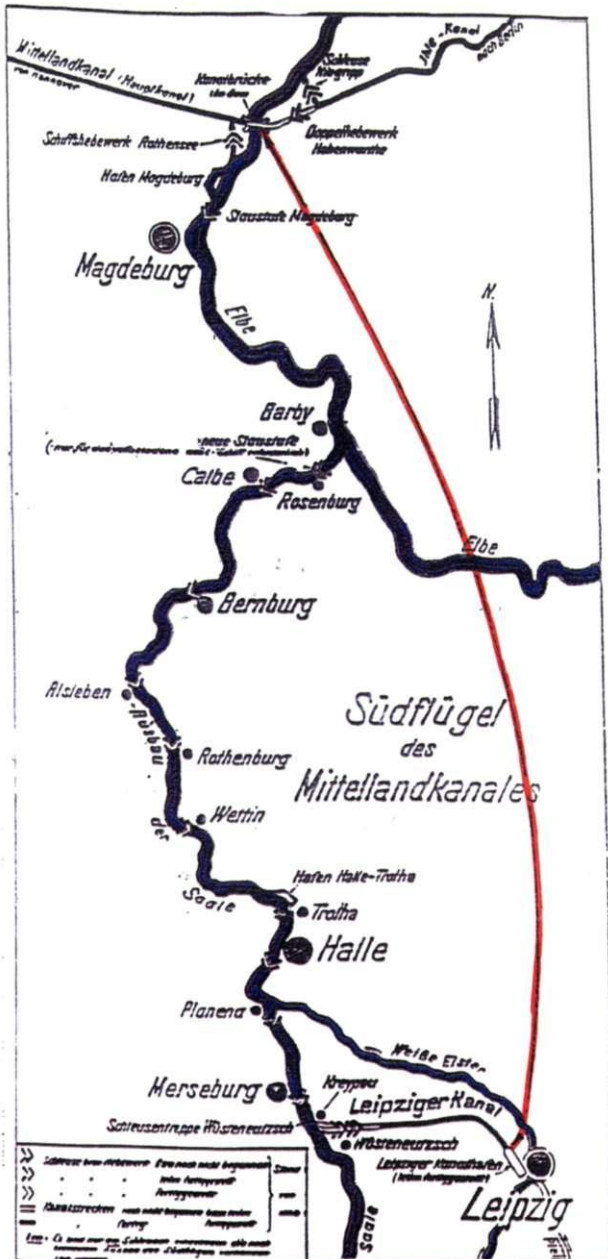
Durch die Aufweitung des Querschnitts und damit Reduzierung der Fließgeschwindigkeiten ist es dann für die Schiffe möglich, mit eigener Antriebskraft und größerer Abladetiefe diese Stadtstrecke zu überwinden. Damit wird der Weg nach Süden sowohl in Richtung Tschechien als auch zu den Häfen an der Saale navigatorisch und ökonomisch erheblich verbessert. Für die Saale wurde ebenfalls eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durch die Firma PLAN-KO durchgeführt. Aufgrund der positiven Ergebnisse wurde die Saale als vordringliches Projekt in den Verkehrswegeplan 92 aufgenommen [siehe Seite 131].

Das Vorhaben 1 in diesem noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren befasst sich mit der Strecke von der Mündung der Saale in die Elbe bis zur ersten Schleuse in Calbe, das Vorhaben 2 von Calbe bis zum Hafen Halle-Trotha. In dieser Strecke sind 5 Schleusen vorhanden, die alle tauglich für das Europaschiff sind. Bei Niedrigwasser ist hier eine Abladetiefe von durchgehend 2,0 m vorhanden und bei Mittelwasser von 2,50 m. In diesem Bereich schließen wir die Modernisierung der 5 vorhandenen Schleusen in diesen Tagen mit der Schleuse Rothenburg ab. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Unterhaltung in den oberen und unteren Vorhäfen der Schleusen kontaminierte Sedimente gebaggert. Das Vorhaben 1 von der Schleuse Calbe bis zur Elbe ist eine sehr kurvenreiche freifließende Strecke. Vorgesehen war im Zusammenhang mit der Erstellung des Südflügels des Mittellandkanals in den 30er Jahren auch eine Staustufe bei Klein Rosenberg.



Querprofil Bereich Domfelsen

**Südflügel des Mittellandkanals
(Schematische Darstellung)**



Aus: Ausbautentwurf der 30er Jahre für das 100-Tonnen-Schiff

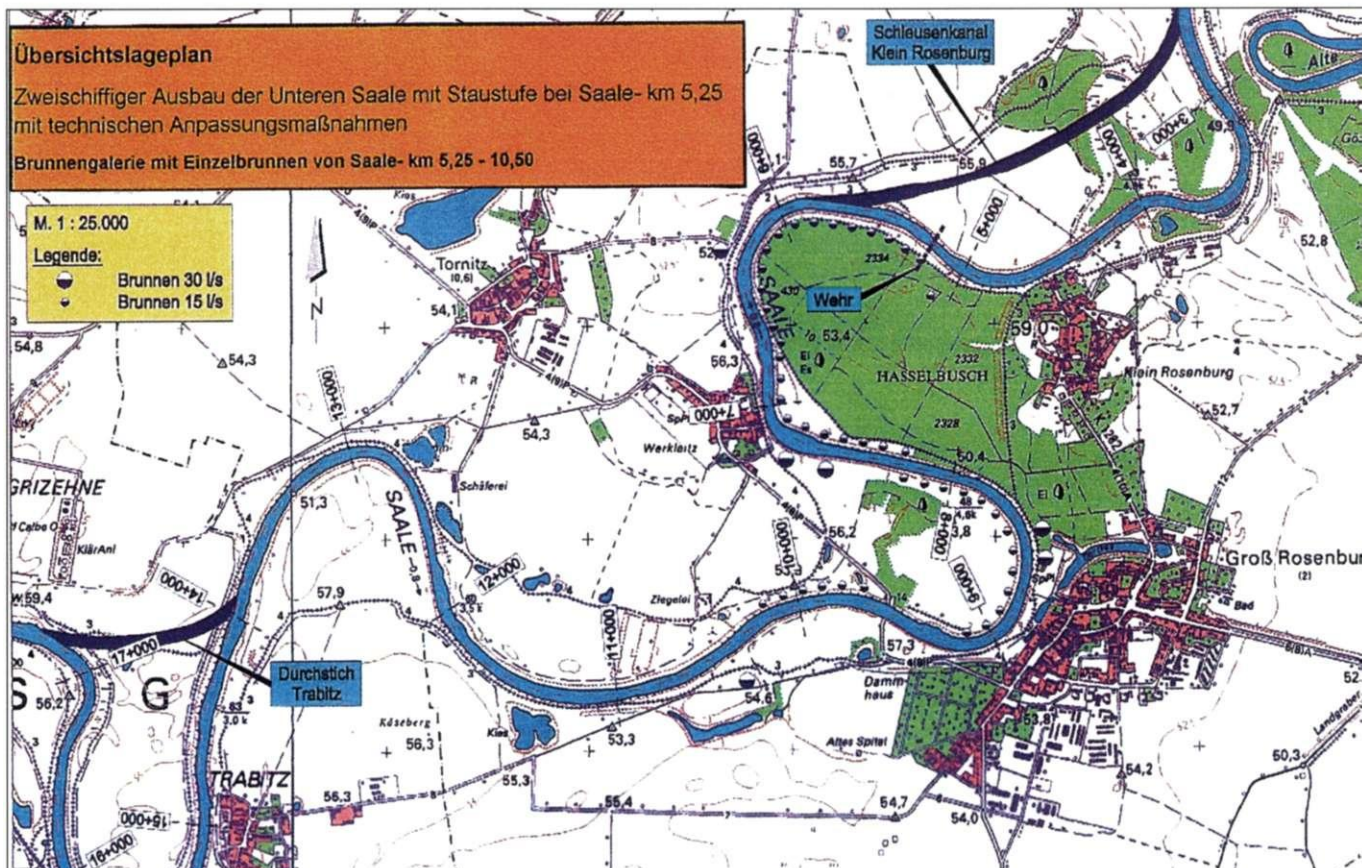
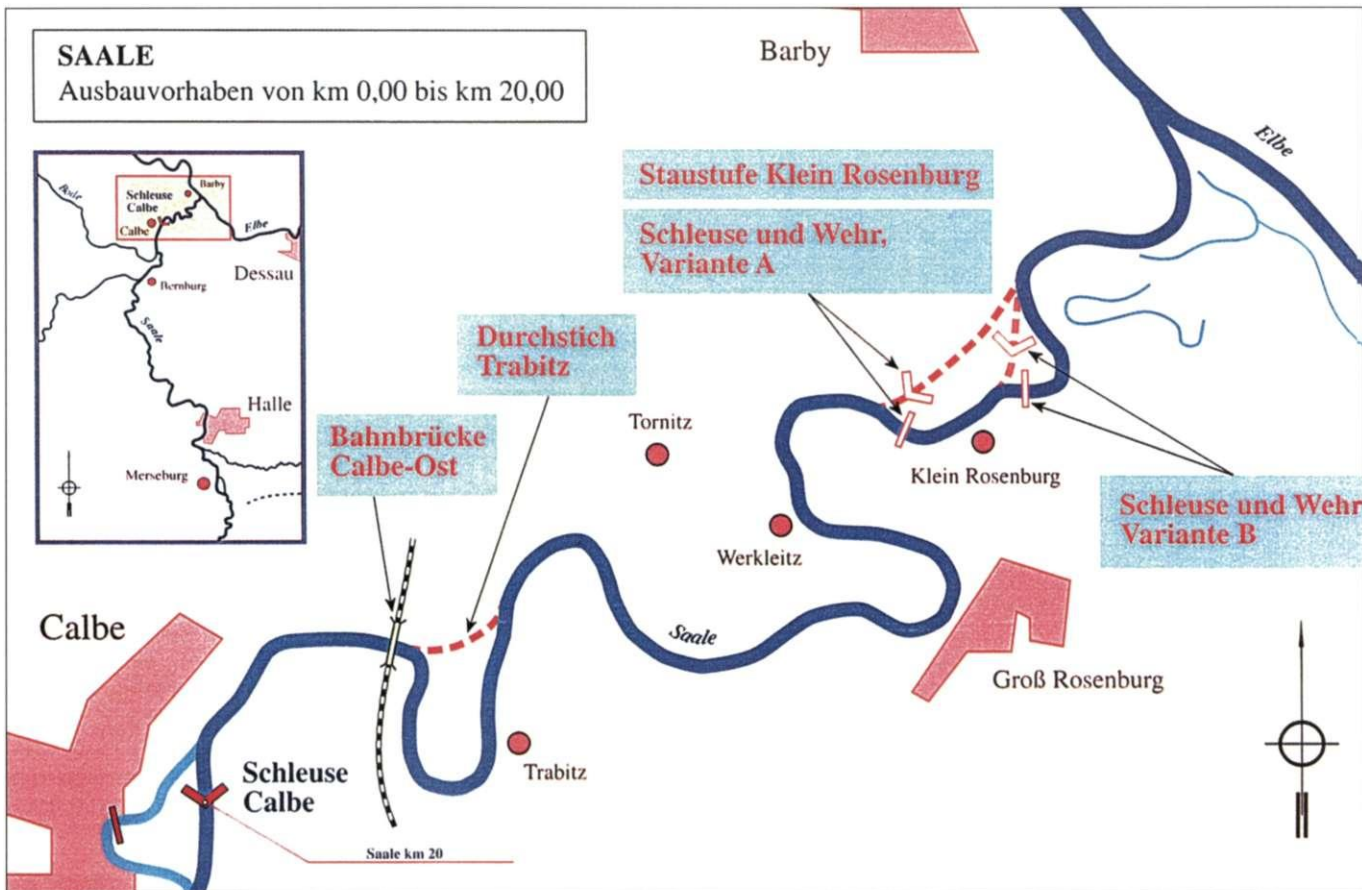
Die wirtschaftlich und ökologisch ausgewogenste Variante nach Untersuchungen des WSA Magdeburg besteht aus einem beweglichen Wehr mit Schleuse bei Klein Rosenberg (Strom-km 5,3). Das Stauziel liegt ca. 1 m über Mittelwasser, wobei der Fluss weiterhin ohne Ausuferung im vorhandenen Bett geführt wird. Das Wehr gewährleistet den Hochwasserabfluss und soll einen Fischaufstieg erhalten. Eine besonders scharfe Krümmung im Bereich der Ortschaft Trbitz wird durch einen Durchstich entschärft. Aus dem Altarm und der Insel soll ein Biotop entstehen. Kosten für die Maßnahmen im Vorhaben 1 belaufen sich aus heutiger Sicht auf ca. 155 Mill. DM. Darin enthalten sind auch 11 Mill. DM für ökologische Ausgleichsmaßnahmen.

Das Ziel für die gegenwärtigen geplanten Vorhaben sind der zweischiffige Ausbau für das 90 m lange und 9,5 m breite Europaschiff, die Herstellung einer durchgängigen Abladetiefe von mindestens 2,0 m, bezogen auf den niedrigsten Ausbauwasserstand. Dies entspricht einer Beladung des Europaschiffes mit 1000 t. An 180 Tagen im Jahr soll eine volle Beladung mit 1350 t möglich sein. Die Einhaltung einer Durchfahrts Höhe von mindestens 5,55 m über den höchsten schiffbaren Wasserstand und 6,35 m über den Mittelwasserstand bei Brückenneubau wird ebenfalls gewährleistet sein.

Die Schifffahrtsbedingungen auf der Saale werden mit den strombaulichen Maßnahmen auf der Elbe abgestimmt. Sie beinhalten keine weiteren Staustufen in der Elbe, was von ökologischer Seite immer wieder befürchtet wird. Die Vorzugsvariante der neu zu bauenden Staustufe bei Klein Rosenberg sieht ein Wehr bei km 5,3 vor. Dies ist mit Rücksicht auf das Biosphärenservat, das unmittelbar an die Saale angrenzt, geschehen. Für die Errichtung der Staustufe wird vorgeschlagen, oberhalb des Wehres eine Brunnengalerie parallel zum Flusslauf zu bauen. Dadurch wird es möglich sein, die natürlichen Grundwasserschwan-kungen zu simulieren, um den befürchteten Vernässungen infolge Einstau entgegen zu wirken [nebenstehend].

Als weitere Variante wurde eine freifließende Lösung ohne Staustufen untersucht. Dies bewirkt allerdings, dass die Sohle der Saale bis vor die Schleuse Calbe um ca. 1,50 m abgesenkt werden muss. Die damit verbundene Grundwasserabsenkung ist aus ökologischer Sicht m.E. ein gravierender Eingriff. Hinzu kommt, dass die Ausbauziele der Zweischiffigkeit nicht gegeben sind. Auch reicht das Wasserdargebot an der Saale bei Niedrigwasser nicht aus, um die Ziele für die Auslastung der Schiffe im gleichen Maße zu erreichen. Zur Zeit wird durch die Firma PLANCO die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahmen nochmals überarbeitet. Sowie diese Ergebnisse vorliegen, kann ein Raumordnungsverfahren durch das Land Sachsen-Anhalt eröffnet werden. Erst nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens soll das Planfeststellungsverfahren in Gang gesetzt werden.

Rolf Lack
Amtsleiter
Wasser- und Schifffahrtsamt Sachsen-Anhalt, Magdeburg



Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Das Wasserstraßenprojekt als Verkehrsprojekte Nr. 17 umfasst den Ausbau der Wasserstraßenverbindung von Hannover nach Berlin und damit die Verbindung der großen holländischen und deutschen Häfen (Hamburg und Bremen) und des Ruhrgebietes mit der Bundeshauptstadt und weiterführend bis zur Oder und später bis Osteuropa. Es ist damit wichtiger Bestandteil eines transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes. Der Ausbau erfolgt für moderne Großmotorgüterschiffe mit 110 m und Schubverbände mit 185 m Länge, 11,4 m Breite bei 2,8 m Abladetiefe mit 2.000 t bzw. 3.500 t Tragfähigkeit. Die Wasserstraße soll auf eine Breite zwischen 42 m und 55 m und einer Wassertiefe von 4 m ausgebaut werden.

Die Großräume Magdeburg und Berlin erhalten damit eine leistungsfähige, sichere und umweltfreundliche Wasserstraßenverbindung auf westeuropäischem Niveau und verfügen dann über zukunftsorientierte und wettbewerbsfähige Standortbedingungen. Magdeburg wird sich durch die Kreuzung der drei Verkehrswege Schiene, Straße und Wasserstraße jeweils in den Ost-West- und Nord-Süd-Magistralen zu einem bedeutenden Güterverkehrszentrum entwickeln. Für die Wasserstraßenverbindung wird in Ost-West-Relation mit einem Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2010 von rund 20 Mio. t pro Jahr gerechnet. Das Projekt 17 ist jedoch mehr als nur ein innerdeutsches Verkehrsbauvorhaben. Vor allem in Hinblick auf eine Anbindung der

Oder und somit Osteuropas an das westeuropäische Wasserstraßennetz ist es Teil einer künftigen europäischen Verkehrsinfrastruktur. So wird in einer Entscheidung des Rates der Europäischen Union die besondere Rolle der Verkehrsinfrastruktur und die Entwicklung eines transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes für den europäischen Binnenmarkt herausgestellt und unter anderem der Ausbau einer Ost-West-Relation als bevorzugt voranzutreibende Aufgabe angesehen.

Kernstück der Wasserstrassenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin ist zweifellos das Wasserstraßenkreuz Magdeburg. Bereits 1919 gab es erste Entwürfe und vor dem zweiten Weltkrieg konkrete Planungen einer Verbindung des Mittellandkanals mit dem Elbe-Havel-Kanal bei Magdeburg, um so eine durchgehende Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Oder zu erhalten. Mit dem Bau der dafür notwendigen rund 1000 m langen Kanalbrücke über die Elbe, einer Kanalstrecke auf dem Ostufer und eines Doppelhebewerkes zur Überwindung des Wasserstandsunterschiedes zwischen Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal von rund 18 m ist in den 30er Jahren begonnen worden. Für die Vorlandbrücke der Kanalbrücke waren damals Stahlbetonüberbauten als Dreigelenkbogentragwerke vorgesehen, die sich im Abstand von rund 34 m auf Fundamenten abstützten. Die Strombrücke war als durchlaufendes Stahltragwerk über drei Öffnungen mit einer Stützweite von 53 m bzw. 106 m ausgelegt. Der Bau wurde jedoch wegen des Krieges 1942 unvollendet eingestellt.



Einweihung des Schiffshebewerkes am 30. Oktober 1938



Widerlager West der Vorlandbrücke



Während der Baumaßnahme in den 30er Jahren



Links erkennbar die verfahrbare Schalung zur Ausbildung der Bögen

Um vom Mittellandkanal in den Elbe-Havel-Kanal und dann weiter nach Berlin zu gelangen, müssen die Schiffe die Elbe daher heute noch über einen Umweg kreuzen. Dies geschieht per Abstieg zur Elbe über das Schiffshebewerk Rothensee, dann Elbe abwärts und über die Schleuse Niegripp in den Elbe-Havel-Kanal. Diese Route bedeutet nicht nur 12 km Mehrweg gegenüber einer direkten Querung, sondern sie ist zudem höchst problematisch, weil das Schiffshebewerk Rothensee aufgrund seiner Trogabmessungen von nur 85 m Länge keine Großmotorgüterschiffe aufnehmen kann, und die schwankenden Wasserstände der Elbe den Güterverkehr erheblich beeinträchtigen. Bei oft wochenlangen Niedrigwasserständen müssen die Schiffe aus Richtung Hannover in Magdeburg leichtern, nicht selten muss der Schiffsverkehr ganz eingestellt werden. Mit dem Bau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg soll daher eine ganzjährige, wasserstandsunabhängige Elbequerung sowie eine ganzjährige vollschiffige Anbindung der Magdeburger Häfen an den Mittellandkanal erreicht werden.



Wasserstraßenkreuz Magdeburg mit Schleuse und Schiffshebewerk Rothensee sowie der Kanalbrücke

Die Kanalbrücke

Die Durchfahrtsbreite auf der Elbe muss wegen der zugelassenen zweiseitigen Verbände mindestens 90,0 m, die lichte Durchfahrtshöhe beim höchsten schiffbaren Wasserstand der Elbe mindestens 6,50 m betragen damit das Befahren der Elbe mit Containerschiffen mit drei Containern übereinander uneingeschränkt möglich bleibt. Die Durchfahrtsbreite auf der Elbe von 90 m erfordert eine Stützweite von rund 106 m für die Strombrücke. Die Stützweite der Vorlandbrücke beträgt rund 43 m. Die bei der Strombrücke zur Verfügung stehende Bauhöhe erlaubt ein Tragwerk über drei Öffnungen ohne Abspannungen oder Aufhängungen. Zunächst ging die Planung davon aus, die neu zu errichtende Kanalbrücke auf den in den dreißiger Jahren errichteten Fundamentkörpern zu gründen ein. Gutachten über die Betonaltteile hatte jedoch zum Ergebnis, dass sich diese erste Absicht nicht verwirklichen ließ. Deshalb wurden alle alten Bauteile am Wasserstraßenkreuz abgerissen, das Abbruchmaterial aufbereitet und als Baustoff wiederverwendet.

Die Kanalbrücke ist auf ganzer Länge als Stahlkonstruktion vorgesehen. Die Gesamtlänge von rund 1000 m gliedert sich in die Vorlandbrücke, die mit einer Länge von rund 750 m über das Elbvorland führt sowie die Strombrücke, die mit einer Länge von 250 m das Flussbett der Elbe überspannt. Der Brückenquerschnitt der Strombrücke besteht aus zwei Hauptträgerkästen von über 8 m Höhe und 5 m Breite, die durch die Konstruktion des Trogbodens miteinander verbunden sind. Die Innenwände der Hauptträgerkästen sind geschlossene Blechwände. Die äußeren Kastenwände bestehen aus Stahlfachwerkträgern. Diese Konstruktion verleiht der Kanalbrücke einen besonderen architektonischen Reiz. Die Betriebswege auf beiden Seiten des Kanals sind im Bereich der Strombrücke Bestandteil der Konstruktion.

Im Kontrast zur Strombrücke stehen die spantenförmigen Pfeiler der Vorlandbrücke. In ihrer nach oben herausschwingenden Form geben sie größtmögliche Durchsicht unter der Brücke frei. Türme markieren jeweils an den Widerlagern und auf dem Übergangspfeiler die Nahtstellen zwischen Kanal, Vorlandbrücke und Strombrücke. Bewusst einfach und streng wurden die gelb verklinkerten und mit Betonbändern versehenen Brückenwiderlager gestaltet. Die anspruchsvolle architektonische Gestaltung wird der exponierten Lage im landschaftlich reizvollen Elbetal gerecht. Der Stahlverbrauch beträgt rund 25.000 t. Es sind rund 100.000 m³ Stahlbeton B 35 zu verbauen. Die Wassertiefe im Trog beträgt 4,25 m, die Trogbreite zwischen den Stauwänden beträgt 34 m. Die Kanalbrücke ist damit nur im "Einbahnverkehr" zu befahren. Unter Berücksichtigung des durch die Schleuse Hohenwarthe bestimmten Verkehrsablaufes kann der prognostizierte Verkehr auch über eine einschiffige Kanalbrücke, mit einer Wasserspiegelbreite von 34 m, ohne nennenswerte Wartezeiten mit der erforderlichen Sicherheit und Leichtigkeit abgewickelt werden, wobei noch erhebliche Reserven in der Leistungsfähigkeit der einbahnigen Brücke bestehen.

Bei einer 42 m breiten, für Begegnungsverkehr konzipierten Brücke könnten Kosten für die Wartezeiten der Schifffahrt und für die Verkehrsregelung vermieden werden. Dieser Nutzen beträgt jedoch nur einen Bruchteil der zusätzlichen Investitionskosten für die breitere Brücke.



Strombrücke über der Elbe, Blickrichtung Ost zum Mittellandkanal



Vorlandbrücke mit spantenförmigen Pfeilen



Strombrücke, Außenkonstruktion als Fachwerkträger

Doppelsparschleuse Hohenwarthe

Die Schleusenanlage bildet das östliche Ende der Mittel-landkanalhaltung Sülfeld-Hohenwarthe. Die Schiffe werden rd. 18,5 m in den tieferliegenden Elbe-Havel-Kanal hinabgeschleust. Unter dem Gesichtspunkt, den Wasserverbrauch und damit die Kosten für das Zurückpumpen des Betriebswassers zu reduzieren, ist die Schleusenammer Hohenwarthe als Sparschleuse konzipiert worden. Hierdurch wird eine Wasserersparnis von rund 60 % des Schleusungswasserbedarfs ermöglicht. Nur die übrigen 40 % des Kammerinhaltes werden bei einer Bergschleusung der oberen Haltung entnommen und bei einer Talschleusung in die untere Haltung abgeleitet. Dieses Verlustwasser muss durch Rückpumpen in die obere Haltung wieder ersetzt werden. Die Schleusenanlage besteht im Wesentlichen aus dem Einfahrtbereich Ober- und Unterwasser, den beiden Vorhäfen, dem Ober- und Unterhaupt, den zwei Schleusenammern, den zu beiden Seiten terrassenförmig übereinander angelegten jeweils drei Sparbecken, den Maschinenhallen, den Schleusenbetriebsgebäuden, dem Pumpwerk im Unterwasser sowie den notwendigen Betriebswegen und den Außenanlagen. Jede Schleusenammer weist eine Länge von 190 m auf und ist 12,5 m breit. Eine ebenfalls 12,5 m breite Mittelmole trennt die beiden Schleusenkam-

mern. Die 24,45 m hohen Kammerwände sind in Längsrichtung in 14 durch Dehnfugen getrennte Lamellen aufgeteilt. Diese Fugen nehmen die aus unterschiedlichen Baugrundsetzungen entstehenden Bauwerksbewegungen auf. Die Schleuse ist auf 1.248 Ortbetonbohrpfähle mit einem Durchmesser von 880 mm und einer mittleren Länge von rund 16 m gegründet. Darüber spannt sich eine starre 5,5 m dicke Stahlbetonplatte. Die Herstellung dieser Sohle als dehnungsfugenloser monolithischer Block vergleichmäßig die Setzungsdifferenzen aus dem Baugrund. Bei den zu beiden Seiten der Schleusenammern terrassenförmig übereinander gestaffelten und flach gegründeten Sparbecken, die jeweils 167 m lang und 15,5 m breit sind, wird die Sohlplatte ebenfalls ohne Dehnungsfugen hergestellt. Die Schleusenammern sind durch je zwei Zulaufkanäle mit diesen Sparbecken verbunden. Die Doppelsparschleuse Hohenwarthe verfügt als Verschluss im Oberhaupt der beiden Schleusenammern über ein torsionssteifes Zugsegmenttor. Der Antrieb erfolgt mit einem einseitigen hydraulischen Antrieb über ein Torsionsrohr mit angeflanschter Antriebscheibe. Im Unterhaupt werden die beiden Hubtore beidseitig hydraulisch angetrieben. Das Heben und Senken der Tore erfolgt direkt mit auf Pianiehöhe aufgestellten Hydraulikzylindern ohne Gegengewichtsausgleich. Über drei Pumpen mit einer Nennfördermenge von jeweils 3,5 m³/s wird der Wasserverlust beim Schleusungsvorgang ausgeglichen. Ab Anfang des Jahres 2003 wird die Schifffahrt mit Fertigstellung der Kanalbrücke auch die Doppelsparschleuse passieren können.



Betonage der Schleusenammern in Hohenwarthe



Blick auf die Baustelle in Richtung Ost, im Hintergrund der Elbe-Havel-Kanal

Sparschleuse Rothensee

Für die Anbindung des Mittellandkanals an die Magdeburger Häfen wurde bisher das Schiffshebewerk Rothensee genutzt. Doch im Zuge des Ausbaus der Wasserstraßenverbindung zwischen Hannover und Berlin wurde nun westlich des Schiffshebewerkes, in seiner unmittelbaren Nachbarschaft, die Schleuse Rothensee errichtet. Sie ermöglicht auch Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden freie Fahrt zu den Magdeburger Häfen. Mit den Bauarbeiten wurde im April 1997 begonnen.

Mit der Ausführung der Schleusenanlage als Sparschleuse werden nur etwa 40 % der sonst erforderlichen Wassermengen der oberen Haltung entnommen und an die untere Haltung abgegeben. Drei in ihrer Höhe versetzte Sparbecken nehmen während einer Talschleusung den größten Teil des Wassers auf und geben ihn bei einer Bergschleusung wieder zurück in die Schleusenkammer. Jedes der drei Sparbecken ist 171 m lang und 15,50 m breit und in der Mitte durch eine Tauchwand unterteilt.

Unmittelbar vor dem Unterhaupt führt eine Straßenbrücke über den Einfahrtsbereich zur Schleusenkammer. Sie wurde aus Spannbetonfertigteilen montiert.

Weiterhin gehören zur Schleusenanlage Rothensee ein Pumpwerk mit fünf Pumpen mit einer Nennfördermenge von je 3,5 m³/s, zwei Maschinenhäuser und das Schleusenbetriebsgebäude. Den Einfahrtsbereichen in Ober- und Unterwasser schließen sich die jeweiligen Vorhäfen an.

Es wird erwartet, daß das Wasserstraßenkreuz Magdeburg, an dem sich alte und neue herausragende Wasserbauwerke konzentrieren, zu einem Anziehungspunkt für Ausflügler und Fachbesucher werden wird. Für die Besucher ist ein Informationszentrum und ein angeschlossenes bzw. benachbartes Ausflugslokal vorgesehen. Das Informationszentrum und das Ausflugslokal sind in der Nähe zum vorhandenen Schiffshebewerk Rothensee und zur geplanten neuen Schleuse Rothensee geplant. Für Besucher werden ausreichend Parkplätze eingeplant. Vom Informationszentrum sollen Fußwege zu interessanten Aussichtspunkten bzw. Besichtigungsstellen an den Wasserbauanlagen und ggf. zu den Schiffsanlegestellen führen. Im Informationszentrum sollen die Bedeutung der Binnenschifffahrt und der

Wasserstraßen, das Wasserstraßenkreuz mit seinen Anlagen, Konstruktionen und Funktionsweisen der Bauwerke sowie die Einbindung in Natur und Landschaft dargestellt werden.

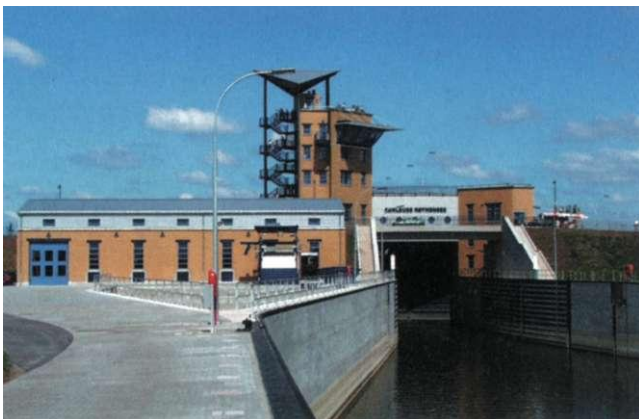
Im Mai 2001 wurde die Schleuse Rothensee als erstes Objekt des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg der Schifffahrt übergeben.



Schiffshebewerk und Sparschleuse Rothensee

Der Rothenseer Verbindungskanal und Hafenschleuse

Der nördliche Abschnitt des Rothenseer Verbindungskanals auf rund 2,5 km Länge um rund 10 m verbreitert, damit in diesem derzeit zu engen Abschnitt auch künftig ungehindert zweischiffiger Verkehr möglich ist. Gleichzeitig errichtet die Magdeburger Hafen GmbH am Westufer dieser Kanalstrecke auf rund 700 m Länge neue Umschlagsanlagen. Dieses Hafenerweiterungsgebiet ermöglicht Expeditionen, Lager- und Umschlagsbetrieben eine zukunftssträchtige Ansiedlung, auch im Hinblick auf das rund 1 km entfernte Industrie- und Logistikzentrum Magdeburg (siehe nachfolgenden Artikel) westlich des August-Bebel-Dammes. Um die Magdeburger von den oft niedrigen Wasserständen der Elbe unabhängig zu machen, ist geplant, am Ende des Rothenseer Verbindungskanals eine Hafenschleuse zu errichten.



Unterer Vorhafen und Schleusenbetriebsgebäude



Magdeburger Kanalhafen und Rothenseer Verbindungskanal, Juni 1999



Sparschleuse Rothensee

Zone I der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme

Magdeburg-Rothensee

Die 306 ha große Fläche des Industrie und Logistik-Centrums grenzt südlich an die A2 Hannover - Berlin mit der Autobahnabfahrt Rothensee und östlich direkt an die Industrie- und Kanalhafenflächen der Magdeburger Hafen GmbH an. Die westliche Begrenzung bildet die Eisenbahnstrecke Magdeburg - Stendal mit dem Güterbahnhof Rothensee. Von diesem ausgehend soll das auf einer Fläche von 17 ha rechtskräftig planfestgestellte Ladungsterminal der Deutsche Bahn AG für den kombinierten Verkehr als Kernstück des zu entwickelnden Güterverkehrszentrums Magdeburg entstehen. Bereits 1991 wurde das Güterverkehrszentrum als einziges für Sachsen-Anhalt in den Landesentwicklungsplan und seit 1992 in den Bundesverkehrswegeplan als beabsichtigte Maßnahme aufgenommen.

Die Entwicklung des Güterverkehrszentrums auf einer Sondergebietsfläche von 60 ha verläuft aufgrund der zögerlichen Haltung der Deutschen Bahn AG betreffend der Errichtung der KV-Anlage nur schleppend. Das geplante Güterverkehrszentrum Magdeburg-Rothensee soll in der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Motor für die Entwicklung der neuen Gewerbe- und Industriefläche der Landeshauptstadt sein, die insgesamt 175 ha Nettobaufläche ausmacht und insbesondere auch der Ansiedlung von produzierendem Gewerbe sowohl im Rahmen von Neuansiedlungen als auch im Rahmen der Bestandssicherung sich standortmäßig verändernder einheimischer Betriebe dient.

Der Grunderwerb in Zone I ist weitgehend abgeschlossen, so daß die Verfügbarkeit der Flächen auf Seiten des Entwicklungsträgers vorliegt. Nach Bewilligung einer GAFörderung mit Bewilligungsbescheid des Landesförderinstituts Sachsen-Anhalt vom 09. Juni 1996 über 54 Mio. DM Fördermittel bei 79 Mio. DM förderfähiger Gesamtkosten für den ersten von zwei Erschließungsabschnitten sind im Rahmen bisher durchgeführter Erschließungsmaßnahmen ca. 8 km Straße neu gebaut bzw. der von der Autobahnanschlussstelle Rothensee stadteinwärts führende August-Bebel-Damm 4-spurig ausgebaut worden. Im Rahmen eines weiteren GAFördermittelbescheides wurde der August-Bebel-Damm auf einer weiteren Strecke von ca. 2 km als notwendige funktionale Anbindung des Güterverkehrszentrums 4-spurig bei Kosten von 25,6 Mio. DM und einer Förderquote von 68 % ausgebaut.

Die parallel zur Erschließung begonnene Vermarktung der neu erschlossenen Flächen führte bisher einschließlich des Vorhabens der Deutsche Bahn AG zur notariellen Ansiedlungsbindung von 22 neuen Investoren auf einer Gesamt-nettofläche von 50 ha. Ziel ist es, neben produzierendem Gewerbe auch Dienstleistungsunternehmen, vor allem Logistikbetriebe und Speditionen um Synergieeffekte optimal nutzen zu können, anzusiedeln.

Hierzu zählen u. a. neben der Deutsche Bahn AG die Aral Deutschland AG, EDEKA, Scania Deutschland GmbH, Air Liquide, Kraftverkehr Nagel, Dachser GmbH & Co. und weitere am Standort Magdeburg bereits ansässige Unternehmungen. Die zuvor genannten Unternehmungen stellen bzw. werden insgesamt ca. 900 Arbeitsplätze zur Verfügung stellen.

Die Erschließungskonzeption für das Gebiet ist bewusst darauf ausgerichtet, Unternehmungen mit einem Flächenbedarf von 3.000 m² bis 300.000 m² anzusiedeln. Die Standortbedingungen sind aufgrund der getroffenen baulleitplanerischen Festsetzungen optimal, da höchstmögliche bauliche Ausnutzbarkeit besteht und die Infrastruktursituation die Zusammenführung der drei Verkehrswege Straße, Schiene und Wasser darstellt.

Die unmittelbare Anbindung der Magdeburger Häfen mit bestehender Gleisverbindung über die Magdeburger Hafenbahn-Gleisanlagen zum KV-Terminal zeichnet die hervorragende verkehrsinfrastrukturelle Situation aus. Die Entwicklung des neuen Industrie- und Logistikzentrums Magdeburg-Rothensee mit dem Güterverkehrszentrum verläuft parallel zu der Großmaßnahme Nr. 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit - Ausbau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg - und stellt damit eine zentrale Entwicklung nicht nur der Landeshauptstadt Magdeburg sondern auch des Bundeslandes Sachsen-Anhalt zur Sicherung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze dar.

Dr. Norbert Geiger
KGE Kommunalgrund GmbH

Für die Zuarbeit und Unterstützung bei der Erarbeitung der Broschüre möchten wir uns bei allen Beteiligten recht herzlich bedanken.



STRAHALD STGT. 15



**VÖLLIGE
UMWÄLZUNG**
IM AUTOMOBILBAU

durch Vorderradantrieb und Schwingachsen. Unerreichte Fahrsicherheit, erschütterungsfreie Federung, größter Fahr-
luxus, beste Wirtschaftlichkeit. Dies alles und noch viel mehr bietet der „kleine Stoewer“



DER KLEINE STOEWER 3/25PS

STOEWER-WERKE Aktiengesellschaft vormals Gebrüder Stoewer, Stettin
Filiale Paradeplatz 11 · Tel. 20715

Carl Camin, Automobilhandlung, Magdeburg, Landwehrstr. 6, Tel. 21611

ERSTES DEUTSCHES AUTO-MAGAZIN

AUSGABE MAGDEBURG



IMPRESSUM

Herausgeber:
Landeshauptstadt Magdeburg
Büro für Öffentlichkeitsarbeit
und Protokoll
39090 Magdeburg

Redaktion:
Stadtplanungsamt Magdeburg

Grafik/Design:
creARTiva Medienwerkstadt

Herstellung:
Gebr. Garloff GmbH
Gröperstraße 14
39124 Magdeburg

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg

Umschlag gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier
Gedruckt auf Recycling-Papier





Sachsen-Anhalt, Gommern, Barby bis Magdeburg / Orig. Kupferstich um 1750 / J. C. Georg, Kupferstecher



Magdeburger Ring



von Friedrich Böhler ge.

Nr. 6. bei G. v. W. 1814