



**Klinik St. Marienstift
Hebammen und
Ärzte informieren**

Stadtfeld-West (sar). Werde Eltern können sich am kommenden Freitag, 26. August, ab 18 Uhr die Klinik für Gynäkologie und Geburtshilfe der Klinik St. Marienstift anschauen.
In der Cafeteria der Klinik in der Harsdorfer Straße 30 findet dazu ein Informationsabend mit Vorträgen statt, anschließend beantworten Hebammen und Ärzte alle Fragen rund um die Geburt. Außerdem stehen die Türen der Wochenstation und des Kreißsaals offen.

Theorie zur Herkunft des griechischen Spruchs am Fürstenwall-Turm

Schrieb früherer Besitzer der Badeanstalt falsch in Bath ab?

Altstadt (sar). Seit der privat durchgeführten Sanierung des Turms am Fürstenwall mit dem sperrigen Namen „Hinter der Ausfahrt der Möllenvogtei“ prangt an dessen Fassade in großen, goldenen Lettern der griechische Spruch „ΑΡΙΣΤΟΝ ΜΕΝ ΥΑΩΡ“ (gesprochen: Ariston men hydor). Die Zeichen sollen ein Zitat aus einer Ode des Dichters Pindar, „Das Beste ist das Wasser“, wiedergeben. Doch fehlt dem drittvoletzten Buchstaben der Querstrich, damit der Satz tatsächlich diesen Sinn ergibt.
Bereits bei der Fertigstellung 2004 räumte der Eigentümer ein, nicht zu wissen, woher dieser Fehler stamme, da es sich um die aufgearbeiteten Originale handele, die Denkmalpfleger Heinz Gerling ungefähr in



Schneckenbrunnen steht unter Hochdruck

In einer kurzen Regenpause gönnte gestern Vormittag ein Mitarbeiter des Stadtgartenbetriebs dem Schneckenbrunnen an der Goldschmiedebrücke eine weitere Dusche. Dreimal im Jahr wird diese fällig. Mit Hochdruck reinigte er die einzelnen Streden von übel riechenden Ablagerungen. Foto: S. Harter



Der griechische Schriftzug am Turm am Fürstenwall soll „Das Beste ist das Wasser“ bedeuten, hat aber einen Schreibfehler. Dieter Neumann glaubt, dass der ehemalige Besitzer im englischen Bath abgeguckt hat.
den 1970er Jahren gerettet haben soll. Der Wehrturm wurde seit dem 16. Jahrhundert für die Wasserversorgung und ab 1820 als Badeanstalt genutzt.
Volksstimme-Leser Dieter Neumann hat nun eine Theorie aufgestellt, woher der Schriftzug ursprünglich stammen könnte. An dem 1799 fertiggestellten „Grand Pump Room“ (dt. „Großer Pumpenraum“) im britischen Bath prangt nämlich

Erzählcafé „Altstadt“

Erste Versuche der Vermarktung

Altstadt (sar). Im Erzählcafé „Altstadt“ der Volkshochschule geht es morgen ab 15 Uhr um ein interessantes Stück Stadtgeschichte, das hauptsächlich durch Reiseführer, Stadtkarten und Werbeprospekte überliefert ist.
Ab 1920 versuchten Stadtverordnete, Bürger, Unternehmer und Kaufleute Magdeburg als industrielles, logistisches und touristisches Zentrum in Mitteldeutschland zu etablieren. Das bekannteste Beispiel dieser Bemühungen ist bis heute die 3. Deutsche Theaterausstellung von 1927. Spuren der Arbeit waren im Stadtbild unübersehbar. Der Vortrag von Heike Heinrich deckt bisher Unbekanntes auf, zeigt Strukturen und Akteure dieser Entwicklung in Verwaltung und Stadtpolitik.
Plätze im Erzählcafé in der Jugendherberge, Leiterstraße 10, sollten unter Tel. 5354770 reserviert werden.

3,9 Millionen Euro für Sanierung in der Innenstadt

Wobau putzt einen Teil des Breiten Wegs heraus

Knapp vier Millionen Euro investiert die Wohnungsbaugesellschaft Magdeburg (Wobau) derzeit in die Sanierung des Gebäudekomplexes Breiter Weg 188 bis 192. Im November 2011 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

Von Stefan Harter

Altstadt. „Die Sanierung dieses Wohnblocks lag uns schon lange am Herzen“, sagt Michaela Schimmitat, Leiterin des Wobau-Kundencenters Mitte. Seit Jahresanfang wird an dem Gebäudeensemble aus dem Jahr 1952, das sich zwischen Leiterstraße und Himmelreichstraße befindet, gebaut.

ten nicht im bewohnten Zustand umsetzen konnten“, erklärt Michaela Schimmitat weiter.
Auf dem Programm stehen die Entkernung der gesamten Gebäudestruktur und Veränderungen der Grundrisse. „Zukünftig stehen 59 Ein- bis Vier- raum-Wohnungen mit unterschiedlichen Grundrissen zur Verfügung. Auch Maisonettewohnungen sind vorgesehen. In den Wohnungen gibt es verschiedene Badvarianten, moderne Bodenbeläge und Fliesen.“

„Damit leisten wir einen Beitrag, das Angebot an attraktivem und modernem Wohnraum in der Innenstadt zu erweitern.“
Bis zur Fertigstellung im Spätherbst werden das Dachgeschoss aus- und Balkone angebaut sein. Eine ebenerdige Aufzugsanlage im Hof kommt hinzu, die Fassaden werden

neu gestaltet. Bereits seit einigen Wochen ist die Umgestaltung an den Hausnummern 188 und 189 abgeschlossen, die hellbraune Fassade wirkt gleichzeitig modern und gediegen.

„Natürlich erhalten wir die tollen Erker aus Sandstein. Sie sind ein attraktiver Blickfang und machen die Wohnungen heller“, erklärt Michaela Schimmitat. Neben den kosmetischen Veränderungen achtet die Wobau auf eine energetische Sanierung von Dach und Fassade.

Im November 2011 soll die Maßnahme abgeschlossen sein. Das Unternehmen hat bis dahin rund 3,9 Millionen Euro investiert. Es herrsche bereits reges Mietinteresse. „Die Nachfrage nach Wohnungen in dieser Lage zeigt uns, dass wir den richtigen Weg eingeschlagen haben“, so die Wobau-Mitarbeiterin.



Die Wobau saniert derzeit die Gebäudezeile Breiter Weg 188 bis 192. Die ersten Gerüste wurden bereits entfernt, die Fertigstellung der restlichen Eingänge ist im November geplant. Foto: Stefan Harter

DAS THEMA: HEIMATGESCHICHTE

Volksstimme-Serie zur Elbe und zur Schifffahrt / Heute: Teil 44

Die Magdeburger Elbe im Wasserstraßennetz der DDR

Leben an und mit der Elbe – die Volksstimme-Serie befasst sich komplex mit dem Thema in der Stadt Magdeburg von den Anfängen bis zur Gegenwart. Heute steht das Wasserstraßennetz der DDR im Mittelpunkt, beginnend mit dem Kriegsende.

Von Hans Garz



Magdeburg. Nach der Beräumung der Wasserstraßen von den Trümmern der gesprengten Brücken und der Wracks der gesunkenen Schiffe kam auch der Schiffsverkehr langsam wieder in Gang. Zunächst musste man mit dem verbliebenen Schiffsbestand auskommen. Überwiegend waren das kleinere Schleppkähne ohne eigenen Antrieb, die auf Schleppdampfer angewiesen waren. Bei dieser gegebenen Flottenstruktur war es Aufgabe der Wasserbauer, den Zustand der Wasserstraßen auf Vorkriegsniveau wiederherzustellen, ohne an einen weiteren Ausbau zu denken. Auch die mit Kriegsbeginn unterbrochenen Bauvorhaben (Wasserstraßenkreuz Magdeburg, Südflügel des Mittellandkanals) wurden nicht wieder aufgenommen.

Einzige Ausnahme war der politisch motivierte Neubau des rund 34 Kilometer langen Havelkanals zwischen Paretz an der Unteren Havelwasserstraße und Niederneuendorf bei Hennigsdorf an der Havel zwecks Umfahrung Westberlins quasi in einer „Hau-Ruck-Aktion“ 1951/52.
Ähnlich verhielt es sich auf westdeutscher Seite mit dem Bau des rund 115 Kilometer langen Elbe-Seitenkanals (1968 bis 1976/77), um eine Verbindung zwischen Hamburg und dem Mittellandkanal bei

Wolfsburg unter Umgehung der DDR zu schaffen und gleichzeitig die mittlere Elbe bei Niedrigwasser zu umgehen.
Auf den Hauptwasserstraßen wurden im Wesentlichen Unterhaltungsarbeiten an den Bühnen und Deckwerken sowie Fahrwasserbaggerungen zur Gewährleistung der besten Tauchtiefen unter den jeweiligen Abflussverhältnissen ausgeführt.
Auf der Saale und an den Kanalstrecken der Märkischen Wasserstraßen kamen eine Reihe von Durchstichen und Bogenabflachungen zur Ausführung, um durch eine gestrecktere Linienführung zur Erhöhung der Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs beizutragen.

Sohlschwellen gegen Erosion

In Magdeburg wurden in den 1950er Jahren unterhalb der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke bis zur Industriehafeneinfahrt sogenannte Sohlschwellen eingebaut, um die fortschreitende Erosion in diesem Bereich zu stoppen.
Damit hatte es folgende Bewandnis: Nach dem Überströmen der drei Felsrippen des Dornfelsens, im Bereich der Strombrücke und des Herren-



Blick auf das Cracauer Wehr (hier ein Bild aus den 1990er Jahren), das um 1970 um einen halben Meter erhöht wurde. Archivfoto: Elke Lindner

krugfelsens besteht die Elbesohle wieder aus Sanden und Kies. Infolge des Gefällesprungs steigt die Schleppekraft der Elbe und sie kann sich das in der Alten Elbe verlorene Geschiebe „wiederholen“. Unter Geschiebe versteht man „rolliges“ Material, d.h. Sande und Kiese bis zu großen Steinen, die bei stärkerer Strömung auf der Flusssohle stromab transportiert werden. Dieser Vorgang führte in dem genannten Bereich zu einer permanenten Vertiefung der

Elbesohle, die seit dem Bau des Handelshafens in den 1890er Jahren mehr als einen Meter ausmachte!
Weil aber die Einfahrt zum Handelshafen kurz unterhalb des Herrenkrugfelsens liegt, fiel der Wasserspiegel im Handelshafen etwa um denselben Betrag und war für die Frachtschiffe praktisch nicht mehr erreichbar. So hat die Stadt ihren Handelshafen verloren – aber einen Wissenschaftshafen dafür bekommen. Übrigens: Seit dem Einbau der oben be-

schriebenen Sohlschwellen ist die Erosion in diesem Bereich gestoppt, wozu offensichtlich auch die Erhöhung des Cracauer Wehres und die Einstellung der Kiesgewinnung in der Alten Elbe um 1990 nicht unwesentlich beigetragen hat. Die sogenannte „Geschiebefracht“ der Elbe beträgt bei Magdeburg immerhin bis zu rund 150 000 Tonnen im Jahr, wie man durch entsprechende Messungen festgestellt hat.
Eine weitere Maßnahme zur Verbesserung der Tauchtiefen

in der Stromelbe war die bereits erwähnte Erhöhung des „Cracauer Wasserfalls“ 1969 um einen halben Meter, wodurch für die Frachtschiffe wasserstandsabhängig eine Vergrößerung der Abladetiefe von 20 bis 30 cm erreicht wurde. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist, dass infolge der lokalen Hindernisbeseitigung und deren Beräumung auf der Basis einer dezimetergenauen Ortung (mittels GPS) mit dem Messschiff „Dornfels“ im Sohlbereich des Dorn-

felsens eine weitere Verbesserung erreicht werden konnte. Damit gilt als heutiger Richtwert für die maßgebende Fahrrinntiefe in der Stadtstrecke Magdeburg: aktueller Pegelstand am Pegel Magdeburg-Strombrücke plus 60 cm.

Das bedeutet, wenn am Pegelhaus der Strombrücke z.B. der Wert 160 angezeigt wird, kann ein Schiff mit 200 cm Tiefgang (plus ca. 20 cm Wasser „unter dem Kiel“) die Stadtstrecke Magdeburg gefahrlos passieren.

Schwachpunkt zwischen Calbe und Barby

Weil aber die Tauchtiefe am Dornfelsens bestimmend für die gesamte Strecke von der Saalemündung bis zur Industriehafeneinfahrt Magdeburg ist, kann diese Verbesserung nicht hoch genug bewertet werden.

Der größte Nutzen aus dieser Maßnahme wäre jedoch erst realisierbar, wenn durch den Bau des Saalekanals zwischen Calbe und Barby endlich auch die gesamte (!) untere Saale einschließlich des Hafens Halle für die Binnenschifffahrt erschlossen würde!

An dieser Stelle sei ein Vergleich gestattet: Seit den 1930er Jahren ist die Saale für das 1000-Tonnen-Schiff ausgebaut, seit über 10 Jahren ist in Halle mit einem Millionenaufwand ein moderner Hafen geschaffen und auf der Strecke zwischen Halle und Calbe schlummert ein Güteraufkommen von mehr als zwei Millionen Tonnen pro Jahr!

Welcher Investor baut ein Haus, lässt es 80 Jahre ungenutzt, stattdessen mit allem Komfort aus – um dann am Geld für ein sicheres Eingangstor zu sparen?!