



Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein

DER OBERELBE

HAFENBRIEF

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 3/2003

TSSCHECHISCH-SÄCHSISCHES WIRTSCHAFTSFORUM:

Minister Urban (CZ) und Gillo (Sachsen) geben höchste Priorität

für gemeinsames Projekt „Trimodale Verkehrsinfrastruktur“

Das erreichte Niveau des Außenhandelsvolumens von über 1,5 Mrd. €p.a. ist ein beredtes Zeugnis für die enge und gute Zusammenarbeit zwischen der Tschechischen Republik und Deutschland. Insgesamt sind es bereits ca. 1.500 deutsche Unternehmen, die sich im böhmisch-mährischen Nachbarland niedergelassen haben, wobei für sächsische Firmen offenbar die diesbezügliche Expansion erst am Anfang steht. Erfreulich für die tschechisch-sächsische Kooperation ist, dass rund zwei Dutzend tschechische Unternehmen im Freistaat zwischen Plauen und Görlitz mittlerweile tätig sind.

Es nimmt daher nicht wunder, dass bei Gesprächen im Februar 2003 in Prag durch den sächsischen **Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit, Dr. Martin Gillo** und den tschechischen **Minister für Industrie und Handel, Ing. Milan Urban**, die Neuauflage des schon in Vorjahren in Brno (Brünn) und Leipzig veranstalteten Sächsisch-Tschechischen Wirtschaftsforums vereinbart wurde.

Nun war, arrondierend zur 45. Internationalen Maschinenbaumesse und zur 2. Messe Transportlogistics in Brno (Brünn), am 16. September 2003 der Saal Morava in Halle A bis auf den allerletzten Platz von deutschen wie tschechischen Unternehmern und Politikern besetzt, als in ministeriellen Eröffnungsstatements neue Impulse zur Intensivierung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit gegeben wurden. Insbesondere sollte dieses Forum dazu beitragen, regionale Initiativen und Netzwerke auf beiden Seiten noch besser und wirksamer zu verknüpfen; Förderprogramme der EU und der beiden Länder unbürokratischer vor allem für kleine und mittlere Unternehmen zu nutzen.

Staatsminister Dr. Gillo sieht die Hoffnung aus bisheriger Erfahrung begründet, dass die grenznahen Regionen z.B. in Sachsen und Nordböhmen am meisten bei der 2004 Realität werdenden EU-Osterweiterung profitieren werden. Angesichts der schon in den umfangreichen Workshops am Vortag diskutierten Chancen und Hemmnisse dieses Prozesses ermunterte Gillo die Unternehmer, attraktive Visionen für einen gemeinsamen Wirtschaftsraum (dann in der Mitte Europas !) zu entwickeln, aber auch die Realität weiter ehrlich zu beschreiben: „Sagen Sie uns konkret, wie wir Ihnen helfen können, die Bürokratie abzubauen !“

Klare ministerielle Worte gab es von **Ing. Milan Urban** aus Prag zur Vollendung der Stauregulierung der Elbe (Labe) zwischen der deutsch/tschechischen Grenze und Usti n.L. (Aussig): **Der Bau der zwei aufwändig auch unter umfassendster Einbeziehung ökologischer Belange geplanten Niedrig-Staustufen wird erfolgen** und den Verkehrsweg für das umweltschonendste Verkehrsmittel Binnenschiff zwischen CZ-Deutschland-Übersee

verbessern!

Neben Autobahn und Straße sowie Eisenbahnschiene wird nun auch dem Wasserweg in einer EU-lebensnotwendigen Dreieinigkeit der erforderliche Platz eingeräumt. Die sächsischen und tschechischen Akteure des am Vortag stattgefundenen Workshops zum gemeinsamen Projekt „Trimodale Verkehrsinfrastruktur und grenzüberschreitender Güterverkehr“ sahen sich damit in ihrer Vision zur notwendigen Standortsicherung mittels der Schaffung leistungsfähiger Schnittstellen dieser Module für einen kombinierten Verkehr vollauf bestätigt.

Der Geschäftsführer der **Cesko-Saske Pristavy s.r.o., Frantisek Polma**, berichtete dem Plenum über ein gemeinsam mit der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH seit dem Vorjahr intensiv angestrebtes Projekt, welches schon erste konkrete Gestalt bei der „Ertüchtigung trimodaler Verkehrsinfrastruktur in Sachsen und Nordböhmen“ angenommen hat: „Gerade auch im Hinblick auf den bevorstehenden Beitritt der Tschechischen Republik zur EU und die damit zu erwartende Zunahme des Warenverkehrs denken wir, dass besonders für den Transeuropäischen Verkehrskorridor IV mit der Labe/Elbe als potenziell leistungsfähiger Wasserstraße, die Erarbeitung und praktische Realisierung eines ökologisch wie wirtschaftlich vorteilhaften Verkehrskonzeptes zur Zukunftssicherung der industriellen Arbeitsplätze in Nordböhmen und der sächsischen Elbe-Region wichtig ist.

Es gehört zur Zielsetzung des Projektes, die Häfen Decin und Lovosice als trimodale Schnittstellen so zu qualifizieren, dass zunehmend eine Verlagerung von Schwerlast- und Projekttransporten sowie Gefahrgut auf linienmäßig zwischen der tschechischen Republik, Deutschland und den internationalen Seehäfen betriebene Binnenschifffahrt erfolgen kann. An dieser Stelle erwähne ich besonders die Containerlinie Lovosice-Decin-Dresden“, so Polma weiter, „welche seit diesem Jahr besteht. Sie ist ein praktisches Angebot für den kombinierten Verkehr. **Allerdings war sie auf Grund der extrem schlechten Fahrrinntiefe, die auch durch die nicht rechtzeitige Beseitigung der Hochwasserschäden an der Elbe auf deutscher Seite verursacht wurde, stark behindert.**“

Investiv ist in den Häfen Decin und Lovosice entsprechend dieser Zielstellung vorgesehen, die gegenwärtig vorhandenen Gleisanlagen der Eisenbahn unter Berücksichtigung der Schaffung neu zu gestaltender Straßenanbindungen auch mit dem Ziel der Reduzierung von Lärm, Erschütterungen und Schadstoffbelastungen in städtischen Wohnbereichen umzugestalten sowie die Umschlagtechnik (Containerbrücken, Krane, etc.) zu modernisieren.

Dabei ist der Hafen Lovosice als Modul in die dortigen GVZ-Planungen einzubinden. Dies auch eingedenk der Tatsache, dass in der Tschechischen Republik eine Voraussetzung für die politische Zustimmung zum Bau der A 17 Prag-Dresden in der Forderung bestand, künftig einen größeren Teil der Lkw-Schwerverkehre auf Schiff und Schiene zu verlagern.

Im Plenum und den Workshops des Tschechisch-Sächsischen Wirtschaftsforums in Brno (Brünn) wurde deutlich gemacht, dass mit dem gemeinsamen Projekt „trimodale Verkehrsinfrastruktur und grenzüberschreitender Güterverkehr“ ein realer Beitrag zur Ausgestaltung des gemeinsamen Wirtschaftsraumes Sachsen-Böhmen geleistet wird. Unterstützt wird nachdrücklich die von Herrn **Ministerpräsident Prof. Dr. Milbradt** vor wenigen Tagen an **EU-Kommissar Michel Barnier** herangetragene Bitte zur Auflage eines **EU-Sonderprogrammes „Europäische Einheit“**, um mit mehr finanzieller Förderung aus Brüssel das Gelingen der bevorstehenden EU-Osterweiterung auch durch Schaffung intakter Verkehrswege und leistungsfähiger Schnittstellen für den kombinierten Verkehr zu sichern.

[WFS/POL/RED]

* *
*

FORUM „AUS DER FLUT LERNEN“:

„Trittin, lass’ in der Elbe baggern !“

Die SZ hatte am 07. August 2003 in das Deutsche Hygiene Museum zu einem Forum gerufen, das sich ein Jahr nach der katastrophalen Hochflut von Weißeritz und Elbe mit den nun gezogenen Schlussfolgerungen zur Vermeidung künftigen Unheiles für den Menschen beschäftigte. Experten, wie Prof. Dr. Kinze (Präsident des sächsischen Landesamtes Umwelt und Geologie) und Baudirektor Ulrich Finke (Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Dresden) saßen im Podium, wo als Polit-Highlight auch Jürgen Trittin (Bundesumweltminister/ B 90 – Die Grünen) Platz genommen hatte. Vor dem Ort der Diskussion („außer Haus“) hatten sich Arbeitnehmer aus Hafen- und Umschlagbetrieben mit für die sächsische Landeshauptstadt nahezu „auführerischen“ Losungen am ministeriellen Anfahrtsweg postiert.

Auf selbstgemalten Spruchbändern hieß es:

„Wer das Flussbett nicht baggert trägt Schuld an der nächsten **Hochwasserkatastrophe**“

und auch

„Elbe-Schifffahrt tut Not – Ohne Wasserstraße ist die Umwelt tot !“

Der Minister ließ halten und las.

Drinne im Saal bestätigten dann die Experten mit Sachverstand und Wissen um Wetter und Wasserbau auf Anfrage eines Journalisten: Ja, die gleiche Hochwassermenge pro Sekunde wie zum Scheitel im August 2002 würde heute – ein Jahr danach – einen etwa 50 cm höheren **Pegelstand** (etwa **9,90 m !**) in Dresden bringen, da die Ablagerungen im Flussbett das Abflussprofil weiter verengt haben. Letztere durften durch ideologisch motivierten Stopp aller Arbeiten an der Elbe durch die rot-grüne Bundesregierung aber bis dato nicht beseitigt werden! Schilda lässt grüßen. [SHV/RED]

* *

*

MULTINATIONALE FIRMENGRUPPE SBO/CSP:

Gute Bilanz an der Oberelbe in Sachsen und Böhmen

Nachdem zum 1. Oktober 2002 die **Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH** mit dem **Erwerb der tschechischen Häfen in Decin-Loubi und Lovosice** ihr Geschäftsfeld in der Euroregion Elbe-Labe erweitert haben, hat die verladende Wirtschaft an der Oberelbe mit der Unternehmensgruppe SBO/CSP **einen** leistungsfähigen Logistikpartner, der über 5 Häfen an 230 Flusskilometern in Tschechien und Sachsen verfügt.

Unter dem Slogan „Fünf Häfen – ein Partner / Pet Pristavu jeden Partner“ werden nun seit fast einem Jahr Logistik – und Umschlagsleistungen dem Kunden komplett aus einer Hand angeboten. Dafür stehen über 150 Mitarbeiter in den Häfen Lovosice, Decin, Dresden, Riesa und Torgau.

Die Firma Cesko-saske pristavy s.r.o. (Tschechisch-Sächsische Häfen GmbH) ist eine 100%ige Tochter der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH und wurde durch diese aus der Konkursmasse der Cs. plavby labske a.s. (Tschechische Elbschifffahrts AG) erworben.

Langjährig gute partnerschaftliche Beziehungen zwischen den sächsischen und den böhmischen Häfen sowie das beiderseitige Bestreben, die Warenströme zwischen den Seehäfen und dem Binnenland an der Oberelbe/Labe vorteilhafter für die Kunden im kombinierten Verkehr unter verstärkter Nutzung von Schiff und Eisenbahn zu realisieren,

waren eine gute Grundlage für den Erwerb dieser aktuell und strategisch wichtigsten Export-/Importhäfen der Tschechischen Republik durch die SBO.

Mit Blick auf den 2004 bevorstehenden Beitritt der Tschechischen Republik zur EU und die prognostizierte erhebliche Zunahme des Güterverkehrs gerade auch im Paneuropäischen Korridor IV (Elbe/Labe) favorisiert die Politik im Freistaat Sachsen ökologische Verkehrsprojekte, zu deren Realisierung neben sächsischen trimodalen Schnittstellen auch entsprechend leistungsfähige Plätze in Böhmen erforderlich und in einheitliche Logistikkonzepte zu integrieren sind.

Das Ziel der Firmengruppe SBO/CSP besteht vor allem darin, sich als multinationaler Logistiker zu profilieren, der den Kunden hocheffiziente Lösungen für ihre Transportaufgaben aus einer Hand länderübergreifend anbietet und dabei zur Entlastung der Landstraßen bzw. Autobahnen auf verstärkte Nutzung von Wasserstraße und Eisenbahn zurückgreift.

Unter dieser Voraussetzung war und ist es Anliegen der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH die böhmischen Elbehäfen Decin und Lovosice samt der dortigen Arbeitsplätze als solche Umschlagsplätze zu erhalten und zu erweitern sowie in nächster Zeit zügig durch investive Maßnahmen leistungsfähiger zu gestalten. Immerhin drohte mit der Insolvenz des vormaligen Eigentümers (CSPL a.s.) in 2002, dass die Häfen in sowohl landschaftlich herrlicher (Böhmisches Mittelgebirge und Böhmisches Schweiz) als auch verkehrlich hervorragender Lage von Immobilienspekulanten übernommen und letztlich als Verkehrsstandorte verloren gehen konnten.

Diese Häfen sind heute – was in der Vergangenheit nicht so selbstverständlich praktiziert wurde – **diskriminierungsfrei öffentlich für jedermann als Umschlagsplätze zugänglich** und nutzbar.

Dem Ziel, wettbewerbsfähige tschechische Häfen als trimodale Umschlagsplätze zu schaffen, ist die Firmengruppe Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH bereits im 1. Halbjahr 2003 einen großen Schritt näher gekommen. Wurden bei der Tochtergesellschaft CSP s.r.o. in Decin und Lovosice im Vergleichszeitraum 2002 insgesamt 132.619 t umgeschlagen, waren es in 2003 immerhin schon 231.933 t, was einer **Steigerung auf rund 175 %** entspricht. Der Schiffsumschlag belief sich dabei auf 209.524 t und hatte damit einen Anteil am Gesamtumschlag von rund 90 % (!). Umgeschlagene Hauptgutarten im Hafen Decin waren dabei Sojaschrot (86.514 t /Empfang per Schiff) und Getreide (56.200 t /Abgang per Schiff).

Die von der SBO-Gruppe im I. Halbjahr 2003 trotz verheerender Niedrigwasserverhältnisse und noch nicht erfolgtem Bau der Stauwehre unterhalb Decins und bei Male Brezno unterhalb der bis zur Staustufe Usti n.L./Schreckenstein vollständig in Tschechien stauregulierten Elbe/Labe erzielten Ergebnisse können sich also bereits sehen lassen. Sie tragen erheblich dazu bei, dass die 5 sächsisch-tschechischen Häfen insgesamt einen Zuwachs im Umschlag um ca. 7 % verzeichnen konnten (I. Hj. 2003/ I. Hj. 2002), obwohl durch den rot-grün verfügten Unterhaltungsstopp an der Fahrinne der deutschen Elbe nach der Hochflut vom August 2002 die durch nicht beseitigte Sandbänke behinderte Schifffahrt zu einem Rückgang des Schiffsumschlages in den Häfen Riesa und Torgau um 100.000 t (!!) geführt hat.

Dennoch ist vor allem durch die für die nächsten Jahre vorgesehenen umfangreichen Investitionen im Umfang von ca. 27 Mio. EURO in den CSP-Häfen der Optimismus der SBO-Gruppe begründet, mittels ihres Firmenkonzeptes auch künftig einen bedeutenden Teil beizutragen, die mit dem EU-Beitritt der Tschechischen Republik allein im Transeuropäischen Verkehrskorridor Nr. IV von 19 Mio. t p.a. (2000) auf 33 Mio. t p.a. (2010) anschwellenden Warenströme für Empfänger wie Versender wirtschaftlich günstig und auf umweltschonendste Art einfach zu bewerkstelligen.

Sächsisch-Tschechische Häfen auf einen Blick

Güterverkehr in den sächsisch-tschechischen Häfen

Januar bis Juni	2003	2002	Veränderung
------------------------	-------------	-------------	--------------------

	[t]	[t]	[t]	%
Schiff	345.253	352.999	-7.746	97,81
Waggon	166.724	137.408	29.316	121,34
LKW	418.101	379.783	38.318	110,09
GESAMT	930.078	870.190	59.888	106.88

Das Ergebnis der sächsisch-tschechischen Häfen wäre noch wesentlich vorteilhafter ausgefallen, wenn nicht die Navigationsverhältnisse der Elbe besonders den sächsischen Häfen einen Rückschlag gegeben hätten (rot-grün verfügbarer Unterhaltungsstopp an der Elbe nach der Hochflut 2002; keine Baggerei in der Fahrrinne !)

[BÜ/HEI]

* *

*

SHV-KLUBLOKAL „MASCHINE“:

In neuem Glanz wieder aufgetaucht

Der Elbepegel an der Dresdner Augustusbrücke maß ganze 81 cm und das Thermometer zeigte 31,5°C an, als am 5. August 2003 der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein (SHV) sein durch die Hochfluten von Weißeritz und Elbe im August des Vorjahres völlig untergegangenes und verwüstetes Vereinslokal „Maschine“ im Fischhaus des Alberthafens Dresden-Friedrichstadt wieder im neuen Glanz hergerichtet in Besitz nehmen konnte. Über 80 Vereinsmitglieder sowie Gäste aus Politik, Wissenschaft und Sport waren froh gestimmt, als **Kapitän Detlef Bütow, Vorstandsvorsitzender des SHV**, mit dem Originalton vom Anlassen der Maschine des Traditionsschiffes „Dresden“ der Deutschen Seereederei die Vereinslokalität „Maschine“ im Fischhaus-Unterdeck nun wieder in Betrieb nahm.

„Fast auf den Tag genau vor einem Jahr“, erinnerte **Prof. Fritz Heinrich**, „überfluteten erst der Erzgebirgsfluss Weißeritz und danach die Elbe mit ihren Wassermassen auch diese Räumlichkeiten sowie die gesamten Hafenanlagen total“. Der Elbepegel zeigte damals die 9,40 m-Marke, und es wird heute von einem Jahrhundert- oder gar von einem „Jahrtausendhochwasser“ gesprochen. Die Fluten verschlammten aber nicht nur die Hafenbecken (sie werden zügig geräumt), sondern verursachten auch im Elbestrom zahlreiche Anhegerungen und Sandbänke, die in noch nie gekanntem Umfang selbst die flachgehende sächsische Personendampfschiffahrt auf der Oberelbe behindern. Ein Jahr ieologisch verbrämte und regierungsamtlich verfügte Tatenlosigkeit in Bezug auf Wiederherstellung wenigstens der Fahrwasserverhältnisse wie vor der 2002-Hochflut – als Abladetiefgang galt Dresdner Pegel plus 50 cm, während nun nur noch bis Pegelstand abgeladen werden kann – würde aber heute vor allem zur Folge haben, dass die gleiche, pro Sekunde wie am 18. August 2002 in Dresden durchströmende Wassermenge mit einer Wasserhöhe von ca. 9,90 m (!!) verbunden wäre. Pflege der Wasserstraße inklusive ständiger Gewährleistung des definierten Flussbett-Profiles ist also der beste vorbeugende Schutz vor Überflutungsschäden!

Eingeladen zu diesem immerhin 61. Wirtschaftstreffen in der 5-jährigen Geschichte des SHV hatten neben dessen Vorstand Herr **Manfred Zeidler, Direktionsleiter der STRABAG AG** /Direktion Straßenbau Sachsen und Herr **Uwe Wegat, Geschäftsführer der ITL-Eisenbahngesellschaft mbH** Dresden, die auch durch erhebliche finanzielle Unterstützung das Wiederauftauchen der „Maschine“ mit ermöglichten. Allein Herr M. Zeidler spendete über 20.000,00 € für diesen, vor allem weiteren produktiven Unternehmensgesprächen dienenden Zweck!

Höhepunkte der sowohl durch weitere großzügige Spenden von SHV-Mitgliedsfirmen als auch durch die Tatkraft vieler unermüdlicher Helfer ermöglichten Wieder-Einweihung des „neu

aufgetauchten“ Vereinslokales waren zweifelsohne die Übergabe zweier Modelle historischer Elbschiffe, die Präsentation von 28 speziell im Alberthafen von Studenten der Technischen Universität Dresden geschaffener Grafiken und Bilder sowie die von **Kapitän Detlef Bütow** vorgenommene Übergabe eines Satzes nagelneuer Trikots als Spende des SHV an den ebenfalls vom Hochwasser des Vorjahres stark geschädigten **Fußballverein Hafen Dresden e.V.**, dessen Vormann **Treuter** diese gern in Empfang nahm.

Total gelungen war die Überraschung, die **Uwe Bönisch** – aktives Mitglied des befreundeten Wassersportclub Dresden-Loschwitz (WDL) – an diesem Abend dem SHV bereitete: In fünfjähriger Hobby-Arbeit hatte er im Maßstab M 1 : 50 die Modelle des Heckradschleppers „BUG“ und eines 755 t-Elbeschleppkahnes gebaut und übergab sie nun als Geschenk zur wertvollen Bereicherung des SHV-Klublokals.

Von Herzen kommender stürmischer Beifall dankte ihm und Kapitän Bütow sicherte dem uneigennütigen Modellbauer Uwe Bönisch – der schon vor 10 Monaten ein Schiffsmodell gewissermaßen als Mutmacher für den Wiederaufbau des hochwasserverwüsteten SHV-Lokals gespendet hatte – einen Ehrenplatz in der Mitgliedschaft des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins zu.

Spontan von Unternehmer **Dr. Hans-Wilhelm de Blois** (Nord-West-Süd Sicherheitsdienste) erworben und sogleich dem Verein gespendet wurden die an diesem Abend ausgestellten, von Architektur-Studenten der Technischen Universität Dresden geschaffenen Grafiken und Collagen. Unter Regie von Dipl.-Ing. **Daniela Gruhle** (TUD) waren sie in jünster Vergangenheit rund um das Hafenbecken des Alberthafens Dresden-Friedrichstadt unter dem Motto „Von der Naturstudie zur Abstraktion“ entstanden.

Die durch Fach- und ABM-Kräfte des **Sächsischen Fortbildungs- und Umschulungswerkes e.V.** wieder gangbar gemachte und im neuen Glanz schimmernde originale Deckswinde wurde durch einen spontanen Einfall als künftige „Spenden-Einnahme-Maschine“ ausprobiert: Durch einmaliges lautstark beendetes Drehen der Kurbel flossen die ersten 50,- € aus der Tasche von **Wolfgang Ewert** (Muskatorwerke) in den Fonds zur Rekonstruktion des historischen Elbeschleppkahnes „Waltraut“, der in Regie des SHV am Originalkai von 1895 im Alberthafen wieder hergestellt und für die Nachwelt als Zeuge einstiger Binnenschifffahrt erhalten wird.

Die über 80 Anwesenden waren sich an diesem Abend letztlich auch angesichts der für den „Rest des Jahres“ vorgesehenen wirtschaftspolitischen Aktivitäten des SHV in Brünn, Magdeburg, Dresden und Riesa/Nünchritz völlig sicher, dass der Verein seine überregionale Ausstrahlungskraft pro ökologisch sinnvolle und wirtschaftlich effiziente Verkehrs- und Logistikkösungen weiter erhöhen wird. [HEI/RED]

* *

*

60. SHV-WIRTSCHAFTSTREFFEN:

In Brößnitz a.R. bebte die Erde

Glutrot strahlte der Himmel, als am Abend des 15. Juli 2003 rund 40.000 t Gestein durch präzise in Bohrlöcher verteilte und gezündete 6,5 t Sprengstoff aus einer Wand des Steinbruches Brößnitz am Rabusch nahe der A 13 beim sächsischen Schönborn herausgelöst und in Haufwerk verwandelt wurden. Spontanen Beifall zollten die 60 Teilnehmer des 60. SHV-Wirtschaftstreffen dem Sprengmeister für die eindrucksvoll gelungene Sprengung, die aus sicherer Entfernung bei dieser Befahrung des Steinbruches miterlebt werden konnte.

Zu Gast beim SHV-Mitgliedsunternehmen **Flechtingen Baustoffe GmbH & Co KG** erfuhren die aus Deutschland und der Tschechischen Republik angereisten Unternehmensvertreter im eigens in der Betriebsstätte aufgestellten Festzelt vom **geschäftsführenden Gesellschafter, Herrn Dipl.-Ing. Gerhard Matthäi**, wie ein mittelständiges Familienunternehmen erfolgreich 18 Mio. DM hier in Sachsen investiert und damit ca. 100 Menschen zu gesicherter Arbeit verholfen hat.

Der Standort Bröbnitz ist ein Neuaufschluss, wo am 4. Dezember 1997, dem Namenstag der Heiligen Barbara (Schutzpatronin der Bergleute), der Startschuss für die Produktion fiel. Die hier erkundeten Vorräte an Grauwacke, ein Stein der sowohl als Split und Schotter als auch z.B. beim Wasserbau sehr gefragt ist, sichern für 25 Jahre den Betrieb inmitten naturnah genutzter landwirtschaftlicher Flächen. Detailliertes hierzu und zur europaweiten Tätigkeit der Matthäi-Gruppe mit rund 2000 Beschäftigten erfuhren die SHV-Mitglieder bei der Befahrung des Steinbruches auch vom Geschäftsführer der Baustoffe Flechtingen GmbH, Herrn

Dipl.-Ing. Pawellek und vom Niederlassungsleiter Bröbnitz, Herrn **Bernd Seide**: Neueste Technik paart sich hier mit dem Fachwissen qualifizierter und hochmotivierter MitarbeiterInnen bei der Herstellung von Qualitätsprodukten vor allem für den Straßenbau – so auch z.B. dem Autobahnring um die Bundeshauptstadt Berlin.

Interessierte Teilnehmer der SHV-Veranstaltung waren auch **MdB Frau Barbara Wittig** (SPD) und die Bürgermeisterin von Bröbnitz a.R., **Frau Krause**.

Der weiteren erfolgreichen Arbeit der Baustoffe Flechtingen GmbH in Sachsen und als Dank für die gelungene Firmenpräsentation galt zum Schluss ein herzliches „Glück Auf!“ der

SHV-Mitglieder. [SHV/RED]

* *

*

NEUE MITGLIEDER DES SHV:

Willkommen an Bord !

Im III. Quartal wurden folgende neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen, die auch vom OBERELBE-HAFENBRIEF sehr herzlich willkommen geheißen werden:

* maritim Knoll Verlag
Herr Horst-Christian Knoll
030-5441253
b

Tel.: 030-54378629
FAX:
Tunnelstraße 36

* 10245 Berlin
Steuerberatung Blumentritt
Herr Jürgen Blumentritt
Ammonstraße 70
01067 Dresden

E-Mail: info@Knollmaritim.de
Tel.: 0351-4901555
FAX: 0351-4901558

E-Mail: blumentritt.dresden@web.de

* Herr Claus Fiebiger
Fliederberg 10

Tel.: 0174-3164719

* *

*

FREUEN SIE SICH AUF DIE NÄCHSTEN SHV-VORHABEN:

- 10.10.2003 - Teilnahme an der Festveranstaltung zur Einweihung der Elbüberquerung
ganztägig des MLK am Wasserstraßenkreuz Magdeburg
- in - SHV-Wirtschaftstreffen zu Gast bei Fa. Dehn Hausverwaltungen
Magdeburg
- 15.10.2003 SHV-Wirtschaftstreffen zu Gast bei Fa. Wacker Chemie in Nünchritz an der
18.30 Uhr Elbe.
- 04.11.2003 Zu Gast beim Verein Brühl'sche Terrasse e.V.: Historischer SHV-Abend
19.00 Uhr in der Festung Dresden mit dem ältesten Dresdner Elbe-Hafen
- 25.11.2003 SHV-Wirtschaftstreffen zu Gast im „Eisenhammer Dresden“; gemeinsam
ab **18.00 Uhr** feiern wir „10 Jahre EHD“ im Plauenschen Grund (Dresden), wo
seit über 200 Jahren Eisen geschmolzen und verarbeitet wird
- 09.12.2003 Traditioneller SHV-Dämmerschoppen im Bauch der „Waltraut“;
19.00 Uhr anschließend Jahresabschluss Wirtschaftstreffen im Klublokal
„Maschine“

* *

*

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

* *Wer darauf besteht, alle Fakten zu überblicken bevor er sich entscheidet, wird sich nie entscheiden.* [H.F. Amiel]

* *Man muss den Erfolg teilen um ihn zu vervielfachen.* [A. Schäuble]

* *Fordere viel von Dir selbst und erwarte wenig von anderen! So wird Dir Ärger erspart bleiben.* [Konfuzius]

* *Optimisten wandeln auf den Wolken unter denen die Pessimisten Trübsal blasen.* [N.N.]

Impressum:

DER OBERELBE HAFENBRIEF des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. erscheint als Mitteilungsblatt quartalsweise kostenfrei.

Herausgeber: SHV, Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden;
Vorsitzender Kapitän Detlef Bütow

Tel.: 0351/4982 – 200 (Frau Glaser/Frau Buder)
FAX: 0351/4982 – 202
www.shv-oberelbe.de

Redaktion: Prof. Dr. Fritz Heinrich
FAX-Hotline: 0351/4759747
E-Mail: prof.heinrich.sv@t-online.de