

Stückgut wird im Anklamer Hafen verladen

Der Anklamer Hafen- seine jetzigen und künftigen Aufgaben im Transportgefüge der Binnenschifffahrt

von Ulrich Wultgramm

Mit einer jährlichen Be- und Entladeleistung von durchschnittlich 45–50 000 t gehört der Hafen Anklam zu den kleinen Binnenhäfen der Deutschen Demokratischen Republik.

Seine baulichen Anlagen und der Stand der Mechanisierung der Umschlagsarbeiten bildeten für die Binnenschifffahrt nicht den Anreiz, den Hafen verstärkt in den Schiffsverkehr einzubeziehen. So blieben die traditionellen Güter: Kohle, Getreide, Kalksteine und Baustoffe im Umschlag bestimmend. Auch der bisherige Kreis der Versender und Empfänger von Gütern, die im Hafen umgeschlagen werden, blieb auf



Noch liegen die Kähne im Hafen fest

die Betriebe beschränkt, die sich z.T. schon seit Jahrzehnten auf den Empfang oder Versand ihrer Güter per Binnenschiff eingestellt haben. Es sind dies, um die wichtigsten zu nennen, der VEB Zuckerfabrik Friedland, der VEB Stärkefabrik Friedland, der VEAB Anklam, die Gaswerke Anklam und Friedland sowie teilweise der VEB Betonwerk Anklam.

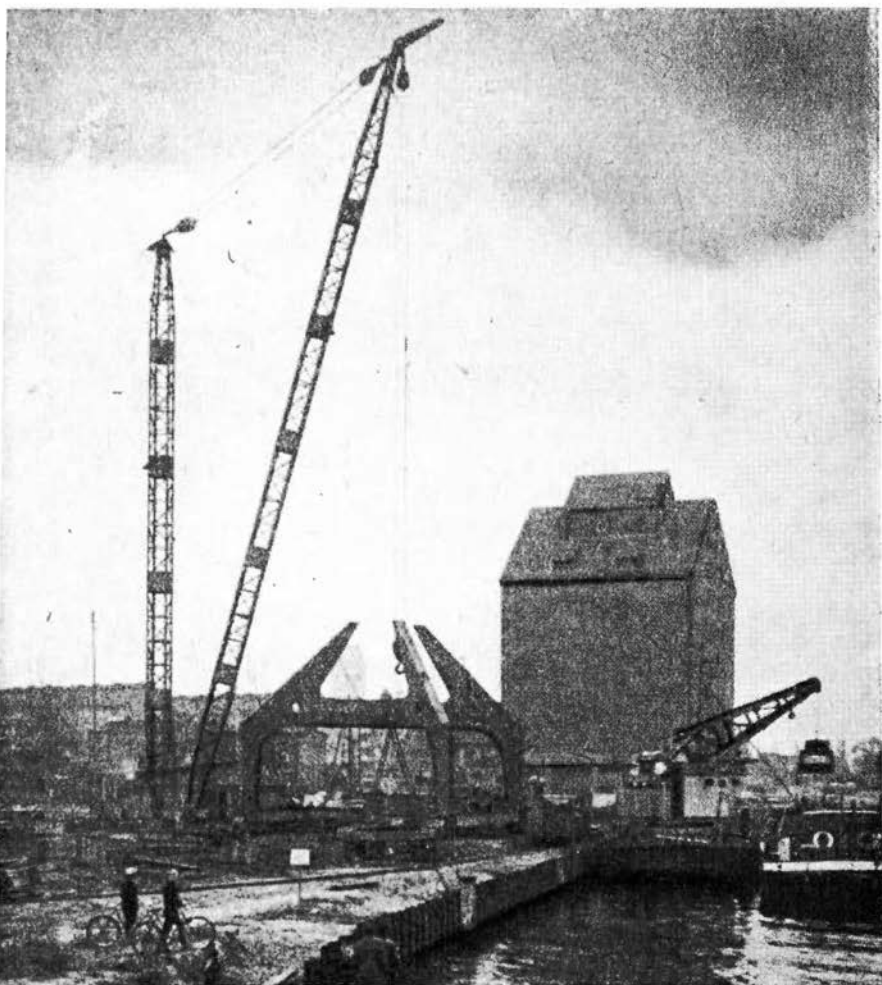
Diese Feststellungen geben nun aber keineswegs den alten Anklamern recht, die den Vertretern des Hafens und der Binnenschifffahrt immer wieder zu verstehen geben, im Anklamer Hafen sei „nicht mehr so viel los“ wie früher.

Es ist vielmehr so, daß die Binnenschiffseinheiten größer geworden sind und ihr Einsatz innerhalb des VEB Deutsche Binnenreederei so erfolgt, daß möglichst geringe Liegezeiten oder Wartezeiten entstehen. So verringert sich die Zahl der im Hafen liegenden Binnenschiffe gegenüber den von früher bekannten Schiffsansammlungen schon aus diesen Gründen ganz erheblich. Hinzu kommt, daß die Löschung von 500 t Kohle aus einem Motorgüterschiff mit der jetzt vorhandenen Technik nur noch ca. 30 Stunden in Anspruch nimmt. Danach kann das Fahrzeug den Hafen wieder verlassen. Noch im Jahre 1957 wurden für die Entladung dieser Menge bis zu fünf Tagen gebraucht. Es liegt auf der Hand, daß bei der neuen Größenordnung der Binnenschiffe, der zügigen Disposition dieser Einheiten und der Beschleunigung des Umschlagsprozesses weniger „Betrieb“ im Hafen ist, obwohl die Gütermengen sich von Jahr zu Jahr erhöhen.

Wegen des vorliegenden Interesses soll auch noch kurz auf die immer wieder gestellte Frage eingegangen werden: „Warum haben wir im Anklamer Hafen keinen Seeschiffsverkehr mehr?“

Hierzu ist ebenfalls festzustellen, daß sich die Hauptabmessungen der Seeschiffe – auch der Küstenmotorschiffe – vergrößert haben. Nur von den kleineren Reedereien der skandinavischen Länder wird noch der altbekannte Typ des Küstenmotorschiffes regelmäßig im kleinen Küstenverkehr eingesetzt. Um aber beispielsweise auch die modernen Küstenmotorschiffe unserer Deutschen Seereederei nach und von Anklam einsetzen zu können, wären umfangreiche Baggerarbeiten im Bereich zwischen Karnin und dem Kleinen Haff bzw. zwischen Zecherin und Wolgast notwendig. Dieser Beitrag soll sich daher nur auf die Beziehungen unseres Hafens zur Binnenschifffahrt konzentrieren.

Da die bisherigen Anlagen des Hafens eine größere Ausdehnung des Binnenumschlages nicht zuließen, andererseits aber genügend Güter vorhanden sind, um den volkswirtschaftlich billigsten Verkehrsträger, die Binnenschifffahrt, verstärkt in die Transporte nach und von Anklam einzuschalten, war es dringend erforderlich, die Hafenanlagen und die Umschlagsanlagen so zu gestalten, daß die Binnenschifffahrt künftig einen Umschlagsplatz anlaufen kann, der den Erfordernissen eines reibungslosen Transports entspricht. Um dieses Ziel zu erreichen, stellte unsere Regierung rund 3,5 Millionen MDN für den Ausbau des Hafens zur Verfügung. Mit diesen Mitteln wird ein Teil des Hafens an das Netz der Deutschen Reichsbahn angeschlossen, und damit wird Anklam erstmalig in der Geschichte des Hafens überhaupt zu einem echten Umschlagsplatz. Bisher war der Umschlag nur in den Relationen Schiff/LKW und umgekehrt, Schiff/Schmalspurbahn und Silo/Schiff möglich. Wegen der beschränkten Platzverhältnisse konnte keine planmäßige Lagerwirtschaft betrieben werden. Nur bei der Überbrückung von Störungen im Abtransport der umgeschlagenen Güter kam es zu Zwischenlagerungen. Mit dem Ausbau eines Teils des



Montage des ersten Portalkrans im Anklamer Hafen

Hafens kommt die geradezu lebenswichtige Verbindung der Schifffahrt mit der Reichsbahn zustande.

Gleichzeitig wird die Mechanisierung des Umschlages durch einen Vollportalkran mit einer Tragkraft von 5 Mp bei einer Auslage von 22 m erheblich gegenüber dem bisherigen Stand verbessert. Mit diesem Kran ist die Bedienung einer Freilagerfläche von fast 1 000 Quadratmetern möglich. Die jährliche Umschlagsleistung kann auf 180 000 t ansteigen.

Die Gütermengen, um die neue Kapazität des Anklamer Hafens auszulasten, sind vorhanden.

Die Binnenschifffahrt ist dringend daran interessiert, in Anklam Ladungen nach dem Binnenland zu übernehmen, die über die Reichsbahn dem Hafen zugleitet werden. Es handelt sich hierbei um Importgüter, die vom Überseehafen Rostock mit der Bahn bis nach Anklam vorlaufen und hier von der Binnenschifffahrt übernommen werden. Die Deutsche Binnenreederei kommt damit zu einem besseren Rückauslastungsverhältnis ihres Transportraumes in Richtung Binnenland.

Durch den Bau eines neuen Silos im Bereich der Ruine des 1945 zerstörten alten Bodenspeichers wird die Bedeutung des Hafens für die Binnenschifffahrt weiter erhöht.

Der VEB Deutsche Binnenreederei wird durch die Vergrößerung seiner Werkstatt an der Nordseite des Hafens die Reparaturmöglichkeiten für die Durchführung von Navigationsreparaturen verbessern und damit die Stützpunktfunktion des Hafens Anklam für die Binnenflotte weiter stärken.

In der Perspektive ist vorgesehen, den begonnenen Ausbau des Hafens fortzusetzen. Mit dem Umschlag von Kies, der nach Erschließung der Kiesvorkommen von Zarrentin bei Jarmen über den Hafen Anklam läuft, erfordert ein neuer Güterstrom die Schaffung noch größerer Hafen- und Umschlagskapazitäten. Die bisherigen Untersuchungen ergaben, daß der Güterumschlag im Zuge dieser Ausbaustufe auf 380 000 t pro Jahr ansteigen wird. Ein weiterer Portalkran sowie ein Mobilkran müssen zusätzlich eingesetzt werden, um diese Gütermenge zu bewältigen. Gleichzeitig müssen die Hafenbahnanlagen und die Freilagerflächen im Arbeitsbereich der Kräne erweitert werden.

Dieser Ausblick auf die künftigen Aufgaben des Hafens mag die schon zitierten „alten Anklamer“ damit versöhnen, daß zur Zeit keine ausländischen Schiffe unseren Hafen anlaufen. Die Aufgaben, die die Abwicklung der Binnentransporte mit sich bringen, sind weit umfangreicher, als wir noch vor einigen Jahren voraussehen konnten. Es lohnt sich, für die Erhöhung der Bedeutung unseres Hafens im Transportgefüge der Binnenschifffahrt zu arbeiten.

Die Arbeiter und Angestellten des Hafenumschlagbetriebes und der Binnenreederei werden mit der Erhöhung ihrer Produktionserfolge unserer Regierung für die großzügigen Ausbaumaßnahmen zu danken wissen.