

# HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

---

Article, Published Version

**Dohms, A.**

## **Die Peenewasserstraße, ihre Bedingungen für die Binnenschifffahrt und ihr Bedeutung für das Territorium**

Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Binnenschifffahrt

---

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/105779>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Dohms, A. (1989): Die Peenewasserstraße, ihre Bedingungen für die Binnenschifffahrt und ihr Bedeutung für das Territorium. In: Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Binnenschifffahrt 5. Berlin: Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau. S. 49-70.

### **Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:**

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



# Die Peenewasserstraße, ihre Bedingungen für die Binnenschifffahrt und ihre Bedeutung für das Territorium

Dipl.-Ing. A. Dohms (KDT)

VEB Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau

## 1. Einführung

Gegenstand dieses Beitrages ist eine gewässerkundliche Beschreibung der Peene, der wichtigsten Nebenflüsse und die Darstellung der navigatorischen Bedingungen für die Binnenschifffahrt. Außerdem wird anhand der auf der Peene transportierten Gütermengen und der Größe der Schiffe, die auf ihr fahren und heute noch fahren, ihre geschichtliche Entwicklung als Wasserstraße aufgezeigt.

Die Peene hatte als Transportweg schon immer eine große Bedeutung. In den Zeiten als die Eisenbahn und der Straßenverkehr noch nicht oder nur unzureichend entwickelt waren, war sie ein wichtiger Verkehrsweg für den Abtransport der in dieser Region hergestellten landwirtschaftlichen Güter und für den Antransport von Produkten aus anderen Regionen. Im vorigen Jahrhundert wurde an der Peene Torf gestochen und mit Schiffen abgefahren. In dieser Zeit entstanden Stichkanäle, die heute noch zu erkennen sind. Ansonsten diente die Peene hauptsächlich dem Transport von landwirtschaftlichen Gütern, vor allem von Getreide und Zuckerrüben (Belieferung der Zuckerfabriken in Malchin, Demmin, Jarmen und Anklam). Bergwärts wurden auch Kaufmannsgüter und Baustoffe transportiert /1; 3; 6/.

In der Vergangenheit waren auch die Nebenflüsse Trebel und Tollense schiffbar. Die Tollense konnte auf einer Länge von 35,8 km von Demmin bis Klempenow von kleineren Schiffen (Schiffsabmessungen 31 x 4,56 m, 124 t Tragfähigkeit bis Vanselow und 28 x 3,8 m, 70 t Tragfähigkeit oberhalb von Vanselow) befahren werden. Die Abladetiefe betrug höchstens einen Meter /1/.

Die Trebel war auf einer Länge von 39,2 km schiffbar (Schiffsabmessungen 40 x 5 m, 300 t Tragfähigkeit bis Bassendorf und 30 x 4,2 m, 120 t Tragfähigkeit bis Tribsees). Die Fahrwassertiefen betragen bei MW oberhalb von Bassendorf 1,0 m und unterhalb 1,8 m /1 ; 12/. Noch im Jahre 1961 wurden von Nehrungen 2,7 kt Güter auf der Trebel abgefahren /13/. Über den sich in Tribsees anschließenden Prahmkanal, der bis nach Bad Sülze führte, hat es auch einmal eine Schiffsverbindungs- und damit nach Ribnitz-Damgarten und zum Saaler Bodden gegeben (Länge des Prahmkanals 7 km, Schiffsabmessungen 17 x 4,8 x 1,0 m). Er ist durch zunehmende Verkrautung unschiffbar geworden. Mehrfach wurde bereits in Erwägung gezogen, über die Recknitz, Trebel und Peene eine durchgehende Wasserstraße von der Ostsee (Saaler Bodden) bis nach Anklam zu schaffen. Eine solche Verbindung ließe sich relativ einfach herstellen, da die Wasserscheide zwischen der Recknitz (zur Ostsee entwässernd) und Trebel (Peenezufluß) nur 5 m ue. NN liegt /3/.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Bedeutung der einzelnen Verkehrszweige geändert. Eisenbahn und Kraftverkehr haben eine bedeutende Entwicklung erfahren. Jedoch ist die Peene auch heute noch wichtig für den Transport von landwirtschaftlichen Gütern, wie Kartoffeln, Getreide und Zuckerrüben. Durch die industrielle Entwicklung ergaben sich neue Möglichkeiten für die Binnenschifffahrt. So haben in den letzten Jahren der Transport von Eisenerz (Umschlag in Anklam von der Eisenbahn auf das Schiff) nach Eisenhüttenstadt und der Antransport von Rohbraunkohle und Baumaterialien an Bedeutung gewonnen.

Eine ständige Aufgabe war und ist die Verbesserung der Fahrwasserbedingungen auf der Peene durch entsprechende Ausbaumaßnahmen. Bereits vor dem zweiten Weltkrieg wurden Unterhaltungsmaßnahmen an der Peene ausgeführt, wie der Bau von Durchstichen (z. B. bei Pensin), Fahrwasserbaggerungen und vereinzelt Uferbefestigungen. Nach Kriegsende wurden u. a. folgende Arbeiten ausgeführt /6/:

- 1948                    Instandsetzung der Pfahlmole an der Mündung der Kiekpeene in den Kummerower See (km 4,6);
- um 1950                Baggerungen in Malchin, Aalbude und Demmin;
- 1953 bis 1957        Baggerungen im Malchiner Kanal und in Anklam an den Schiffsliegeplätzen.

Seit den 60er Jahren wurden vor allem Durchstiche gebaut, um die Durchfahrt größerer Schiffe, insbesondere oberhalb von Demmin, zu ermöglichen. Der Ausbau erfolgte auf die bis heute gültigen Ausbauprofile (Abmessungen s. Pkt. 3.2.) /9/. Die Peene ist eine Hauptwasserstraße in der DDR. Über den Peenestrom und das Oderhaff hat sie Anschluß an die Seewasserstraßen und an das Binnenwasserstraßennetz der DDR, der VR Polen und der ČSSR.

## 2. Hydrologische und hydraulische Verhältnisse an der Peene, die die Schifffahrt beeinflussen

### 2.1. Allgemeine Beschreibung des Flußgebietes

Die Peenewasserstraße beginnt in Malchin (Peene-km 0,0), durchfließt den Kummerower See und passiert die Städte Demmin (km 33,1), Loitz (km 48,8), Jarmen (km 68,2) und Anklam (km 94,4). Bei km 104 mündet sie in den Richtgraben und fließt in den Peenestrom. An ihr liegen keine hydrotechnischen Anlagen. Das Einzugsgebiet der Peene umfaßt die Teileinzugsgebiete /2/:

- Obere Peene	1329,9 km <sup>2</sup>
- Tollense	1811,9 km <sup>2</sup>
- Untere Peene	978,6 km <sup>2</sup>
- Trebel	992,4 km <sup>2</sup>
	<hr/>
	5112,8 km <sup>2</sup> insgesamt

Der Wasserlauf wird hauptsächlich aus den drei Quellflüssen

- Westpeene,
- Ostpeene und
- Teterower Peene

gebildet.

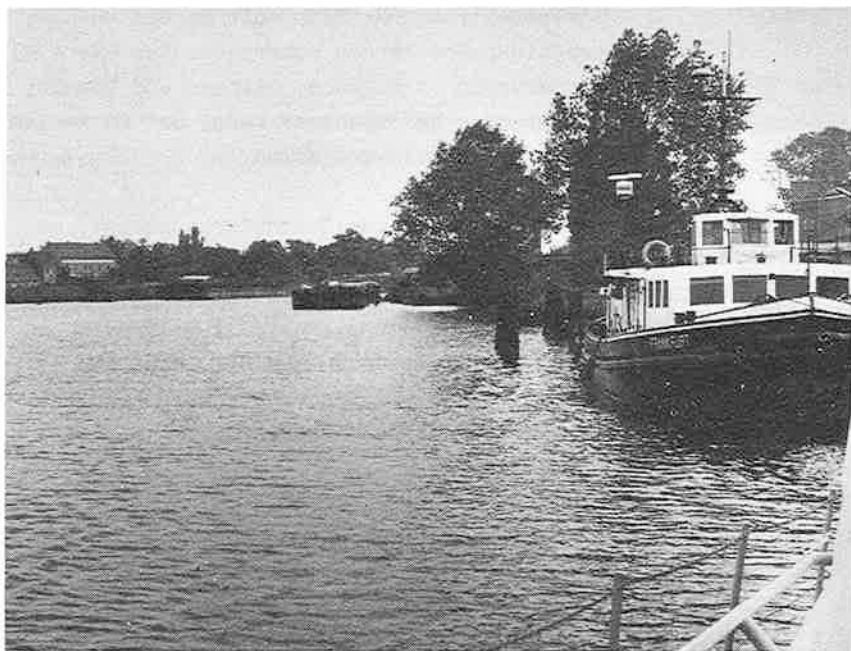


Bild 1    Blick auf die Peene oberhalb von Anklam

Alle drei Quellflüsse münden in den Kummerower See. Als eigentlicher Quellfluß wird die Teterower Peene angesehen. Die Westpeene entsteht bei Kirchgrubenhagen und durchfließt den Malchiner See. Die Ostpeene entspringt bei Kargenow.

Bei Demmin münden die Trebel und die Tollense in die Peene. Am Zusammenfluß dieser drei Wasserläufe beträgt der Anteil des entwässerten Peenegebietes bereits 81 %. Der Wasserlauf der Peene hat aber bis zu diesem Punkt einschließlich der Quellflüsse kaum die Hälfte seiner Lauflänge zurückgelegt /2/.

Unterhalb von Demmin fließt die Peene in einem wesentlich größeren Abflußquerschnitt ab. Das Wasserspiegelgefälle wird sehr stark von den Wasserständen im Oderhaff beeinflusst. Es kann positive und negative Werte annehmen.

Die Trebel hat eine Lauflänge von 74,2 km und durchfließt die Städte Grimmen und Tribsees. Der bei Tribsees abzweigende Prahmkanal diente bis zur Jahrhundertwende als Wasserweg für den Transport von Torf. Unterhalb von Tribsees beträgt das mittlere Gefälle rund 0,023 %. /1/.

Das Quellgebiet der Tollense liegt bei Neustrelitz. Der Tollensesee (1700 ha Oberfläche, Wassertiefe bis zu 31 m) ist das Sammelbecken der Quellflüsse der Tollense, die von ihrem Ausfluß aus dem See bis zur Mündung in die Peene eine Lauflänge von 78,6 km hat und dabei Altentreptow und Klempenow passiert. Infolge der engen Krümmungsradien und der zunehmenden Verkrautung wurde die Schifffahrt auf der Tollense eingestellt /1; 3/.

## 2.2. Hauptwasserstände, Durchflüsse und Fließgeschwindigkeiten

An der Peene wurden bereits relativ früh Wasserstandsbeobachtungen vorgenommen. Mit der Industrialisierung Ende des vorigen Jahrhunderts setzte auch die Schifffahrt verstärkt ein und das Interesse an regelmäßigen Messungen der Wasserstände wuchs. So wurde der Pegel Demmin ab 1863, der Pegel Aalbude ab 1875 und der Pegel Anklam seit 1881 beobachtet. Leider ist durch Kriegseinwirkungen ein großer Teil der Aufzeichnungen verlorengegangen.

Hauptzahlen der Wasserstände für die Peenepegel Aalbude (km 15,1), Jarmen (km 68,2) und Anklam (km 94,4) in m ue. HN /2/:  
(Beobachtungsreihe 1976 bis 1985)

	Aalbude			Jarmen			Anklam		
	Wi	So	Jahr	Wi	So	Jahr	Wi	So	Jahr
NW	-0,23	-0,26	-0,26	-0,47	-0,53	-0,53	-0,73	-0,63	-0,73
MNW	0	-0,10	-0,12	-0,31	-0,34	-0,37	-0,56	-0,50	-0,57
MW	0,37	0,12	0,25	0,12	0,01	0,06	-0,03	-0,06	-0,04
MHW	0,78	0,44	0,78	0,63	0,29	0,64	0,63	0,32	0,65
HW	1,33	0,89	1,33	0,84	0,47	0,84	0,89	0,53	0,89

Bedeutung der Abkürzungen:

- NW - Niedrigwasser
- MNW - Mittleres Niedrigwasser
- MW - Mittelwasser
- MHW - Mittleres Hochwasser
- HW - Hochwasser
- Wi - Winterhalbjahr (Nov.-April)
- So - Sommerhalbjahr (Mai - Okt)

Nur für den Pegel Demmin konnte bisher eine Durchflußfunktion in Abhängigkeit vom Wasserstand am Lattenpegel und dem Gefälle zwischen den Pegeln Demmin und Karnin (Kleines Haff) mit ausreichender Genauigkeit gefunden werden. Aufgrund von zeitweiligem Rückstau aus dem Oderhaff sind "negative" Durchflüsse möglich. Eine rückwärts gerichtete Fließbewegung ist bis in den Malchiner See beobachtet worden /2/.

Hauptzahlen der Wasserstände und Abflüsse am Pegel Demmin  
in m ue. HN bzw. in m<sup>3</sup>/s.

(Beobachtungsreihen 1976 bis 1985 für die Wasserstände und  
1961 bis 1983 für die Abflüsse)

	Wasserstände			Abflüsse			
	Wi	So	Jahr	Wi	So	Jahr	
NW	-0,32	-0,46	-0,46	NQ	-36,4	-22,0	-36,4
MNW	-0,15	-0,22	-0,24	MNQ	-10,9	-13,3	-18,1
MW	0,27	0,06	0,16	MQ	24,4	12,0	18,1
MHW	0,73	0,35	0,73	MHQ	49,4	30,0	30,4
HW	1,13	0,52	1,13	HQ	92,8	88,8	92,8

Bedeutung der Abkürzungen:

- NQ - Abfluß bei NW
- MNQ - Abfluß bei MNW
- MQ - Abfluß bei MW
- MHQ - Abfluß bei MHW
- HQ - Abfluß bei HW

Die Differenzen zwischen den Hauptwasserständen an den Peenepegeln sind gering, was auf die ausgleichende Wirkung des Oderhaffs zurückzuführen ist.

Auf der Peene stellen sich annähernd die folgenden Fließgeschwindigkeiten ein /2/:

- für den NQ-Bereich 0,0 - 0,3 m/s
- für den MQ-Bereich 0,2 m/s und
- für den HQ-Bereich 0,4 - 0,5 m/s  
(im Stromstrich bis 0,7 m/s)



### 2.3. Eisverhältnisse und Schifffahrtssperren

Die Dauer der Vereisung ist auf den einzelnen Peeneabschnitten nicht einheitlich. Die Eisperiode beginnt im Bereich zwischen Malchin und Aalbude Mitte bis Ende Dezember und endet im März oder Anfang April. Für die Jahresreihe 1966 bis 1980 wird die durchschnittliche Länge der Schifffahrtssperren mit 44,9 Tagen angegeben /5/. In dem Abschnitt unterhalb von Aalbude beginnt die Vereisung etwa zur gleichen Zeit, jedoch endet sie früher. Die Länge der Schifffahrtssperren beträgt hier für die gleiche Jahresreihe 35,9 Tage. Vom VEB Binnenreederei wird die Länge der Schifffahrtssperren mit durchschnittlich zwei Monaten angegeben. Die Eisdicken erreichen 25 cm.

### 3. Navigatorische Bedingungen für die Schifffahrt auf der Peene

#### 3.1. Lage der Sohle

Die vorhandene Sohle der Peene liegt im Bereich zwischen dem Kummerower See und Demmin 2 bis 3 m unter HN. Unterhalb von Demmin liegt sie 2,5 bis 5 m unter HN (km 35 bis 45) bzw. 3 bis 6 m unter HN (km 45 bis 95) und zwischen Anklam und der Mündung in den Richtgraben (km 104) 3 bis 5 m unter HN. Damit ist oberhalb von Demmin eine Tauchtiefe von 2 m und unterhalb davon die volle Abladung der auf der Peene zugelassenen Binnenschiffe auch bei einem mittleren Niedrigwasser gewährleistet.

Seit 1968 kam es an verschiedenen Stellen in der Peene zu Sohlenaufhöhungen von durchschnittlich 0,5 bis 0,8 m. Sie sind u. a. auf die Ablagerung von biogenen Schwebstoffen (Verschlammung) zurückzuführen. Außerdem sind Geschiebeablagerungen in den Mündungsbereichen von Nebenflüssen, wie der Trebel und Tollense, des Stegenbaches (km 91), des Aradokanals (km 96,1) sowie an Schöpfwerken festzustellen. An diesen Stellen erhöhte sich die Sohle bis zu 1,5 m.

Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat sich eine Neufestlegung der Tauchtiefen infolge der genannten Prozesse nicht erforderlich gemacht. Jedoch sind örtlich regelmäßige Baggerungen erforderlich, so an den Mündungen der Tollense, der Trebel und in der Ostpeene bei Malchin.

#### 3.2. Zustand der Querprofile und Uferbefestigungen

Nach der Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung der DDR (BWVO) /8/ ist die Peene als eine Hauptwasserstraße deklariert. Sie ist von km 0,0 bis 4,6 (Malchin bis Mündung in den Kummerower See) einschiffig und von km 4,6 bis 104,0 zweischiffig befahrbar.

Die Ausbauprofile der Peene sind Trapezprofile mit einer Böschungsneigung von 1:1,5. In den einzelnen Peeneabschnitten

sind für die Ausbauprofile die folgenden Abmessungen festgelegt /10/:

- km 0,0 - 2,5	Malchiner Kanal
Sohlbreite	10 m
Wasserspiegelbreite	17,5 m bei Mittelwasser (MW)
Querschnittsfläche	34,3 m <sup>2</sup> bei MW
Solltiefe	2,5 m unter MW
- km 2,5 - 4,6	Kiekpeene
Sohlbreite	12 m
Wasserspiegelbreite	19,5 m bei MW
Querschnittsfläche	29,4 m <sup>2</sup> bei MW
Solltiefe	2,5 m unter MW
- km 15,1 - 33,1	Aalbude - Demmin
Sohlbreite	25 m
Wasserspiegelbreite	32,5 m bei MW
Querschnittsfläche	71,9 m <sup>2</sup> bei MW
Solltiefe	2,5 m unter MW
- km 33,1 - 94,4	Demmin - Anklam
Sohlbreite	30 m
Wasserspiegelbreite	40,5 m bei MW
Querschnittsfläche	123,4 m <sup>2</sup> bei MW
Solltiefe	3,5 m unter MW
- km 94,4 - 104,0	Anklam - Mündung
Sohlbreite	40 m
Wasserspiegelbreite	50,5 m bei MW
Querschnittsfläche	158,4 m <sup>2</sup> bei MW
Solltiefe	3,5 m unter MW

Die vorhandenen Querprofile sind im Bereich zwischen Aalbude und Demmin etwa genauso groß und unterhalb von Demmin größer als die Ausbauprofile.

Die Ufer an der Peene sind Naturufer. Sie sind größtenteils mit Schilf bewachsen und gut durchwurzelt. Der anstehende Erdstoff ist Nieder-Torfmoor. Damit können die Ufer als sehr standfest eingeschätzt werden, so daß der aufwendige Verbau der Ufer hier entfallen kann. In der Vergangenheit sind auch nur vereinzelt Uferbefestigungen an einigen Stellen ausgeführt worden. Dabei kamen Faschinen zum Einsatz, die mit Rohrplaggen, Steinen, Bauschutt oder Betonbrocken hinterfüllt wurden. Vereinzelt wurden auch ingenieur-biologische Bauweisen angewendet, z. B. Pflanzen von Weidenruten /6/.

Die Stabilität der Ufer wird neben der gegebenen Standfestigkeit auch von den Fließgeschwindigkeiten beeinflußt. Diese sind an der Peene so klein, daß sie so gut wie keine Zerstörungen an den Ufern anrichten. Die Belastungen der Ufer durch die Schifffahrt (Wasserspiegelschwankungen in Form von Bugwelle und Absenkung längs des Schiffes sowie die Rückströmung des vom Schiff verdrängten Wassers) können bei dem gegenwärtigen Schifffahrtsaufkommen ebenfalls als unbedeutend eingeschätzt werden.

### 3.3. Brücken an der Peene

Die Peenebrücken sind hinsichtlich ihres Alters und der Bauart sehr unterschiedlich. Zu ihnen gehören die Kahldenbrücke in Demmin (Zugbrücke), die Drehbrücke in Loitz (wird von Hand bedient) und die Reichsbahnbrücke Anklam, die eine Klappbrücke ist. Besonders die letztgenannte Brücke stellt für die Schifffahrt ein Hindernis dar. So können die Wartezeiten für Schiffe in Anklam infolge der großen Zugdichte auf der Strecke Stralsund - Berlin bis zu einem halben Tag betragen. An den anderen Peenebrücken betragen die geringste Durchfahrtsbreite 10,05 m (Behelfsbrücke Jarmen) und die kleinste Durchfahrtsbreite 4,39 m bei MW (Straßenbrücke Anklam) /10/.



Bild 2 Manuelles Öffnen der Drehbrücke in Loitz

#### 4. Entwicklung der Peene als Wasserstraße

##### 4.1. Zugelassene Schiffsgrößen

Nach dem "Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen" von 1909 /11/ waren als größte Schiffsabmessungen auf der Peene zugelassen:

- Malchin - Demmin 40 x 5,80 m; 250 t Tragfähigkeit  
(Fahrwassertiefen 1,80 m bei MN; 2,10 m bei MW)
- Demmin - Anklam 53 x 8,15 m; 500 t Tragfähigkeit  
(Fahrwassertiefen 2,50 m bei MN; 2,80 m bei MW)
- Anklam - Mündung 60 x 9 m; 750 t Tragfähigkeit  
(Fahrwassertiefen 2,50 m bei MN; 3 m bei MW)

Die Schiffsbewegung erfolgte durch Dampfkraft, Segeln und Treideln (Menschenkraft).

Der "Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen" von 1939 /12/ legte als größte Schiffsabmessungen fest:

- Malchin - Demmin 50 x 8 m; 550 t Tragfähigkeit  
(Binnenschiffe)
- Demmin - Anklam 53 x 8,15 m; 500 t Tragfähigkeit  
(Seeschiffe)
- Anklam - Mündung 60 x 9 m; 750 t Tragfähigkeit  
(Seeschiffe)

Das Regelschiff auf der gesamten Peene entsprach dem Finow-Maß (40 x 4,6 m; 250 t Tragfähigkeit). Die Schiffsbewegung erfolgte durch Dampf-, Motorkraft und Segeln.

Nach der Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung (BWVO) von 1974 sind auf der Peene als größte Schiffsabmessungen festgelegt /8/:

- Malchin - Demmin 67 x 8,7 x 1,8 m,  
100 x 8,7 x 1,8 m (starrer Schubverband)



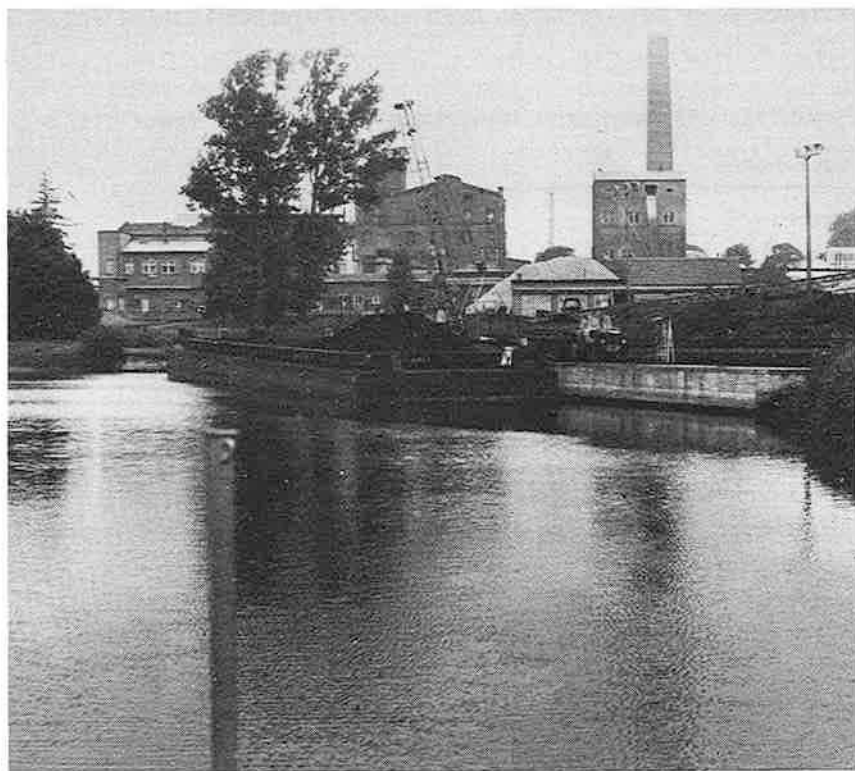


Bild 3 Kohleentladung an einer Umschlagstelle in Demmin



Stichkanälen und verfügten über einen Feldbahnanschluß /11;  
12/.

Ehemalige und bestehende Umschlagstellen an der Peene /18/:

Bestehende	Ehemalige
Malchin	Kummerow
Demmin	Neukalen
Loitz	Dargun
Jarmen	Alt-Plestin
Anklam	Guetzkower Fähre
	Liepen
	Stolpe

Die früheren Umschlagstellen werden seit 20 bis 30 Jahren nicht mehr genutzt. Sie sind verfallen bzw. nicht mehr vorhanden.

Güterumschlag an den Umschlagstellen an der Peene im Jahr 1961 /13/:

Umschlagstelle	aus Schiffen	Umschlag	
		in Schiffe	insgesamt
(1000 t)			
Kummerow	0,9	2,0	2,9
Neukalen	0,5	2,6	3,1
Malchin	7,3	8,6	15,9
Demmin	42,6	22,2	64,8
Loitz	1,1	2,0	3,1
Jarmen	42,5	9,8	52,3
Anklam	81,2	16,9	98,1

Anteile der wichtigsten umgeschlagenen Gutarten an Peeneumschlagstellen im Jahr 1961 /13/:

Umschlag- stelle	Zucker	Zucker- rüben	Getreide (1000 t)	Bau- stoffe	Kohle	Sonstige
Malchin			6,9	6,5		
Kummerow		2,0				0,9
Neukalen		2,6				0,5
Demmin	7,7	7,0	10,7		15,0	
Loitz			2,0	1,0		
Jarmen			26,6	4,4	17,5	
Anklam		35,7	11,7		20,2	5,9

Die Umschlagstellen in Kummerow, Neukalen und Demmin (Stichkanal II) konnten von Groß-Finowmaßschiffen, die in Malchin, Demmin (Zuckerfabrik) und Jarmen von Groß-Saalemaßschiffen und die übrigen von Groß-Plauermaßschiffen angefahren werden.

Im Jahre 1962 wurden an der Peene folgende Gütermengen umgeschlagen /16/:

- Demmin 94,2 kt (49,7 kt Versand; 44,5 kt Empfang)
- Anklam 148,7 kt (36,5 kt Versand; 112,2 kt Empfang)

Die wichtigsten Gutarten waren Getreide (25,3 kt in Anklam; 45,2 kt in Demmin) und Zucker (23,7 kt in Demmin).

Auch in den 70er Jahren blieben die landwirtschaftlichen Produkte die Hauptgutarten an den Peeneumschlagstellen (außer Anklam). Zusätzlich wurden auch Baustoffe und Kohle umgeschlagen. Die Entwicklung des Güterumschlages an den Peeneumschlagstellen zeigt folgende Tabelle /15/:

Umschlag- stelle	1966	1970 (1000 t)	1974	1976	1978
Malchin	11,6	8,6 (1971)	9,5	10,0 (1977)	
Demmin	37,5 (1967)	46,3	29,2	18,0	21,5
Loitz	9,8	3,7	6,8	4,0	0,5
Jarmen	23,0 (1967)	36,1	91,7	101,4 (1975)	29,8

Für die Jahre 1981 bis 1987 betrug die Gütermenge im Ein- und Ausgang des Peenebereiches pro Jahr insgesamt etwa 330,7 kt (Auskunft des VEB Binnenreederei, Flottenbereich Küste). Damit waren 425 Schiffsbewegungen verbunden (entspricht 1,16 Schiffsbewegungen pro Kalendertag). Die Umschlagmengen an den einzelnen Umschlagstellen verteilen sich wie folgt:

Malchin	52,0 kt
Demmin	30,2 kt
Loitz	15,0 kt
Jarmen	47,5 kt
Anklam	186,0 kt
insgesamt	330,7 kt

#### 4.3. Hafen Anklam

Die genannten Zahlen in der vorgenannten Übersicht zeigen, daß im Hafen Anklam rund 50 % des Gesamtumschlags an der Peene abgewickelt wird. Ein wichtiger Grund dafür ist die geographische Lage Anklams als Verkehrsknotenpunkt. Hier kreuzen sich die Eisenbahnstrecke Berlin - Stralsund, die Fernverkehrsstraße sowie die Peene, die unterhalb von Anklam auch Seewasserstraße ist. Das hat Einfluß auf die Struktur der Güter, die hier umgeschlagen werden. Wesentliche Bedeutung hat der Umschlag von Eisenerz. Das Erz kommt von Rostock per Ganzzug an und wird von hier mit Binnenschiffen in die Stahlwerke der DDR transportiert. Die Menge des umgeschlagenen Eisenerzes stieg von 64 kt im Jahre 1966 auf 208,7 kt 1980

(ein Teil davon im Landumschlag, d. h. der Hafen dient auch als Zwischenlager für Eisenbahn- oder LKW-Umschlag). Ebenfalls zugenommen haben der Umschlag von Kohle (1967: 62,6 kt; 1980: 149,8 kt) und von Baustoffen (1967: 35,8 kt; 1980: 232,8 kt) /15/. Weitere Gutarten sind Zuckerrüben (1967: 33,3 kt; 1980: 50,1 kt), Kartoffeln, Erdöl, Holz und Metall.

Entwicklung des Land- und Schiffsumschlags im Hafen Anklam (1000 t)

Jahr	Schiffs- umschlag	Land- umschlag	Umschlag gesamt
1969	320		
1970	308		
1985	205,5	687,1	892,6
1986	251,3	813,2	1064,5
1987	235,4	722,2	957,6

Für eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Hafens sind Rekonstruktionsmaßnahmen erforderlich. Dazu zählen u. a. die Bereitstellung eines Kranes für die Grobleerung der Eisenbahnwaggons und die Fertigstellung bzw. die vollständige Ausrüstung der Kaianlagen.

## 5. Ausblick

Die Peenewasserstraße erlaubt, mehr Güter als bisher auf ihr zu transportieren. Ihre Durchlaßfähigkeit ist bei weitem noch nicht erreicht. Es wird auch eine Erhöhung der Erztransporte und damit verbunden der Antransport von Kohle als Rückfracht angestrebt. Zusätzlich bieten sich Düngemittel, die von Schwedt oder Magdeburg mit dem Schiff angefahren werden können und gesackte Bindemittel aus Rüdersdorf oder Eisenhüttenstadt als Gutarten an /4/.

Am 23. Juni 1988 wurde der Kooperationsverband "Peene - Küste" gebildet. Zu ihm gehören der Hafen Anklam als Leitbetrieb, die Zuckerfabriken Jarmen und Demmin sowie Betriebe und Umschlag-einrichtungen im Bereich des Oderhaffs und der Ostseeküste. Ziel des Kooperationsverbandes ist es, eine straffe Koordinierung der Umschlagaufgaben, insbesondere des wasserseitigen Güterumschlags zu erreichen und den Umschlag durch Koordinierung der Kapazitäten entsprechend den Aufgaben des VEB Binnenreederei zu sichern. Dazu gehören die Erarbeitung von Transporttechnologien und die Ermittlung der Güterströme. Damit sollen neue Maßstäbe für die Durchsetzung einer komplexen territorialen Transport- und Umschlagrationalisierung gesetzt werden /7/.

Fotos: Autor

## Literatur

- /1/ Kres, J.: Deutsche Küstenflüsse; Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Königliche Hofbuchhandlung Berlin 1911
- /2/ Hydrologisches Gutachten der Peene; Wasserwirtschafts-direktion Küste, Oberflußmeisterei Neubrandenburg 1988 (unveröffentlicht)
- /3/ Uhlemann, H.-J.: Wasserstraßen im Küstenbereich; "Binnenschiffahrt" Nr. 14/1985 (Betriebszeitung des VE Kombinat Binnenschiffahrt und Wasserstraßen)
- /4/ Analyse möglicher Güterströme für den Transport per Binnenschiff; Büro für Verkehrsplanung beim Rat des Bezirks Neubrandenburg 20.4.1981 (unveröffentlicht)
- /5/ Faist, H.: Zustandsanalyse der Wasserstraßen und ihrer Anlagen in den Bezirken Schwerin und Neubrandenburg; Bericht des Wasserstraßenaufsichtsamtes der DDR 1981 (unveröffentlicht)
- /6/ Archivunterlagen beim Seefahrtsamt der DDR; Archiv-Nr.: 1078; 306; 362
- /7/ Kooperationsverband Peene - Küste gebildet; "Binnenschiffahrt" Nr. 14/1988, (Betriebszeitung des VE Kombinat Binnenschiffahrt und Wasserstraßen)
- /8/ Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung und Oder-Vorschriften GBl. SDr. Nr. 716, Berlin 1974
- /9/ Vorbereitungsunterlagen Peenebegradigung; Archivmaterialien im VEB Wasserstraßenbetrieb und -unterhaltung Eberswalde, Betriebsteil Zehdenick, Reg.-Nr. 950/69  
510/154/70  
502/05321/72
- /10/ Dokumentation Wasserstraßen; Arbeitsunterlage der Hauptverwaltung Binnenschiffahrt und Wasserstraßen
- /11/ Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen 5. Teil Das Oder-Gebiet, Berlin 1909

- /12/ Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen 5. Teil  
Das Oder-Gebiet  
Vierte vorläufige Auflage Berlin 1939  
Herausgeber: Reichsverkehrsministerium
- /13/ Erhebung über die Anlagen und den Umschlag der Werk-  
häfen und Umschlagstellen der DDR  
Stand 31.12.1961 bzw. das Jahr 1961  
Herausgeber: Staatliche Zentralverwaltung für Statistik  
beim Ministerrat der DDR - Abt. Handel, Transport und  
Nachrichtenwesen
- /14/ Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 538  
Die Binnenschifffahrt im Jahre 1938  
Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik,  
Paul Schmitt, Berlin SW 68
- /15/ Analyse der Häfen und Umschlagstellen an den Binnenwasser-  
straßen des Bezirkes Neubrandenburg  
Büro für Verkehrsplanung beim Rat des Bezirkes Neubran-  
denburg 1981  
(unveröffentlicht)
- /16/ Taegener: Arbeitsteilung im Einzugsbereich der Neben-  
bahnen und Nebenwasserstraßen;  
Bericht zum F/E-Thema 336001/7-4844/7  
Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau,  
Berlin 1967  
(unveröffentlicht)