

► WOLFGANG RUDOLPH

Mukran, Smelte und Kemi: Drei Ostsee-Logistik-Terminals von heute

Wer sich im neuzeitlichen Ostsee-Schiffahrtsbetrieb auskennt, dem dürften bereits seit etwa dreißig Jahren einige regionale Besonderheiten aufgefallen sein, und zwar sowohl bei den Namen neuer Hafenplätze als auch bei deren Betriebsfunktionen, und letztlich auch im maritim-kulturellen Bereich. Als Beispiele seien hier Mukran auf der Insel Rügen und Klaipeda-Smelte (früher Memel-Schmelz) am Auslauf des Kurischen Haffs in Litauen genannt sowie die Hafenstadt Kemi im finnischen Lappland.

Am Anfang dieser Entwicklung stand der Ortsname Mukran einsam und unbekannt da: Ein Drei-Häuser-Inseldorf wurde plötzlich der Bauplatz für ein Projekt, das die zuständigen Behörden – und auf behördliches Geheiß auch die Medien – sehr sorgfältig abschirmten: »Zutritt verboten!« In Smelte, an den verschifften Ufern des längst nicht mehr benutzten Floßhafens von Klaipeda, geschah das Gleiche, sprachlich auf Litauisch und in Russisch.

Was ging damals vor sich? Die Wahrheit dürfte wohl nur noch in den geheimen Archivalien der deutschen und russischen Militär-Oberkommandos zu finden sein. Die seinerzeit auf Rügen und am Kurischen Haff kursierenden Gerüchte zeigten einen gemeinsamen Hintergrund: In den höchsten Kreisen der sowjetischen Militärführung sei seinerzeit diskutiert worden, welche Maßnahmen man ergreifen müsste, wenn in Polen die »Solidarność-Volksmacht« an das Staatsruder käme und die sowjetische Militär-Durchfahrt zwischen dem Bug und der Oder untersagt oder auch nur behindert sein würde. Kluge Köpfe hätten damals zum Heimtransport unter Umgehung des polnischen Territoriums geraten, also auf dem Wasserweg über die Ostsee. Dieser Rat soll plausibel gewesen sein, und so sei es dann zum Befehl des Hafenbaus gekommen, auf Rügen und am sowjetischen Gestade östlich von Baltijsk (ehemals Pillau in Ostpreußen).

Diese Planungen datierten von 1979, und die Bauarbeiten begannen 1980 in Mukran. Der ausgewählte deutsche Küstenplatz lag insofern günstig, als im nahen Hafen Sassnitz bereits seit 1909 die bekannte Eisenbahn-Trajektierung nach Trelleborg im Süden Schwedens betrieben wurde, sodass Landmarken, Wassertiefen und Eisverhältnisse ebenso gut bekannt waren wie die Probleme mit Bahn und Straßen. Diese hätten die Sowjettruppen im Verein mit der ostdeutschen »Nationalen Volksarmee« aber wohl in den Griff bekommen.

Ähnliche kleine Schwierigkeiten drohten auch bei der Auswahl der infrage kommenden Bestimmungshäfen an der sowjetischen Ostseeküste: Der Flottenstützpunkt Baltijsk (Pillau) lag zu dicht an der Grenze mit Polen und der noch aus der Zarenzeit stammende Kriegshafen Liepaja (Libau) präsentierte sich jedem näher kommenden »Besucher« wie eine Torte auf dem

Teller, sodass nur mit dem litauischen Klaipeda (Memel) etwas »anzufangen« war. Dort also könnte diese »Transport-Verbindung« enden.

Wie sich später zeigte, waren die beiden Endplätze wirklich hervorragend gewählt. 1982 begannen die Bauarbeiten, und 1986 wurde der Betrieb in Mukran und Klaipeda-Smelte aufgenommen. 1994 endete dieses »Unternehmen Rückzug«.

Rückbau oder »Langsam voraus«?

Auf der Insel Rügen vernahm man seinerzeit, also gegen Ende des Jahrhunderts, häufig die Frage: »Was soll nun aus Mukran werden?« Eine ins Einzelne gehende Abhandlung würde hier allzu viel Raum einnehmen. Daher soll in aller Kürze über Angebote und Nachfragen berichtet werden, wobei es aber notwendig erscheint, einleitend kurz auf die modernen Veränderungen im »Schiff & Hafen«-Ladebetrieb hinzuweisen.

Bis tief ins 20. Jahrhundert hinein unterschied man sehr klar zwischen Passagier- und Frachtschiffen. Bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert hatte man allerdings in Dänemark das Eisenbahn-Fährschiff erdacht, das Personen- und Güterwagen an Bord nahm. Und noch moderner war dann – zur Mitte des 20. Jahrhunderts – das RoRo-Schiff, das alle damals genutzten Arten von Automobilen in sich aufnehmen konnte und Passagiere noch obendrein. Von derlei Innovationen hätte man Notiz nehmen können, als über das »Sein oder Nichtsein« der Anleger in Mukran und Klaipeda diskutiert wurde.

Die ersten Neuerungen nach der Verabschiedung der letzten Teile der russischen Streitkräfte folgten noch ganz dem alten Stil der Hafengewirtschaft: 1993 begann man in Mukran einen Liniendienst nach Bornholm, der sich jedoch ziemlich rasch als unrentabel erwies. Aber auch ein erster Versuch mit RoRo-Schiffen auf der Linie Kiel – Mukran – St. Petersburg im Jahr 1998 scheiterte, vielleicht daran, dass die Verantwortlichen in Russland seinerzeit kein Interesse daran hatten, dass »westliche« Frachter ständig die Marinebasis Kronstadt passierten. 1998 verlegte dann auch die Deutsche Bahn AG ihre Sassnitzer Trajektanlage aus dem Stadthafen nach Mukran.

Dieser Anfang war, allen Aktivitäten zum Trotz, nicht eben hoffnungsvoll. Als Erfolg im Bemühen um eine positive Zukunft erwies sich endlich im Jahr 2002 der Antrag des niederländischen Fischverarbeitungsbetriebes Parlevliet zur Errichtung einer Fischfabrik an der Mukraner Molenwurzel. Die Holländer brachten damit den Stein ins Rollen.

Es muss seinerzeit ziemlich schwierig gewesen sein, den richtigen Weg für den Erhalt der beiden Terminals zu finden. Versuche dazu gab es allemal, zum Beispiel im Herbst 2005, als die »Ostsee-Zeitung« auf ihrer Lokalseite für die Insel Rügen freudig vermeldete: *Im Dezember startet eine Fährlinie USA – Rügen.* Im März 2006 kam es noch besser: *Fährhafen Sassnitz verhandelt über neue Russland-Linie.* Wer damals – beispielsweise als ein Kümo-Kapitän – auf der Ostsee fuhr, wird über dergleichen »Hilfe« herzlich gelacht haben: »Fahrtour nach Pillau? Zum Laden und Löschen im ›Becken 4‹? Dieses Loch muss doch wohl erst einmal ausgebaggert und vom örtlichen Abfall gereinigt werden. Und ›Danke schön!‹ für Fahrten nach Baltijsk. Die Herren Admiräle dort verweigern ja die Durchfahrt durch das Seetief selbst den polnischen Schiffen, die Ladung für Elbląg (Elbing) haben.«

Nichtsdestotrotz kam es allerdings im Herbst jenes Jahres zum Abschluss einer Vereinbarung, und seither kreuzen RoRo-Fähren einmal wöchentlich zwischen Mukran und Baltijsk. Doch der gewünschte Versorgungsverkehr für die mittelasiatischen Staaten kam noch nicht zustande – nicht zuletzt, weil es auf beiden Terminal-Seiten an Autobahnanschlüssen mangelt.

Im Europarat war inzwischen beschlossen worden, für die zukünftige Energieversorgung eine Erdgas-Rohrleitung in der Ostsee zu verlegen, von Karelien bis nach Vorpommern. Ein franzö-



Abb. 1 Lager der Pipeline-Rohre in Mukran.

sisches Unternehmen wählte einen nicht unerheblichen Teil des landseitigen Mukraner Hafengeländes als Platz für die zu erbauende Fabrik zur Ummantelung der ab 2008 in Mülheim (Ruhr) hergestellten Pipeline-Rohre: 120 000 Stück von 1,20 m Durchmesser.

All das hatte erfreuliche Folgen, kleinere wie bedeutsamere. Zu Ersteren darf man wohl unter anderem zählen, dass eine Schiffswerft ihren Standort vom Sassnitzer Stadthafen in das Mukraner Revier verlegte. Von größerer Bedeutung war, dass 2009 der Siemens-Konzern einen aus Russland erhaltenen Auftrag zur Lieferung von acht Hochgeschwindigkeitszügen über Mukran



Abb. 2 Verladung von Pipeline-Rohren im Hafen Mukran, 2009.

»auf Seefahrt« gehen ließ, auf jenen Terminalschienen, die einen schnellen Wechsel von der europäischen Spurbreite auf die eurasische Breitspur ermöglichen. Eine Bericht erstattende Zeitung teilte diesbezüglich mit, dass auch Chinas Eisenbahnverwaltung am Kauf der zehnteiligen 400-km/h-»Velaro«-Züge interessiert sei.

Wie sich nach zwanzig Betriebsjahren erweist, waren die beiden Endstationen für neue Ostsee-Routen gut ausgewählt worden. Als im Frühjahr 1939 das Panzerschiff DEUTSCHLAND zum Zeichen der »friedlichen Rückverleibung des Memellandes« in das Deutsche Reich in Memel festmachte, reichte das uralte Stadthafengelände eigentlich nur bis zur Mündung der Dange. Weiter südlich dominierte die Holzwirtschaft mit einem Dutzend Sägewerken und dem Fährbett für das Übersetzen zur Nehrung, mit einer Zellulosefabrik und einer Unmenge illegaler Badeplätze der Stadtjugend bis hin zur Mündung des König-Wilhelm-Kanals.

Im Winter 1944/45 tobten dann harte Kämpfe zwischen der Roten Armee und der deutschen Wehrmacht um dieses Gelände. Nach 1948 richtete man einen Teil dieser Wüstenei zum Lösch- und Lagerplatz für das jüngst gegründete Fischkombinat von Klaipeda her, dessen Trawler hauptsächlich im Nordatlantik fischten. In der Klaipeda-Vorstadt Smelt begann schließlich 1983 in der Königskanal-Mündung der Terminalbau – ganz wie in Mukran auf Rügen, gekennzeichnet durch die Warntafeln »Betreten und Fotografieren strengstens verboten!«

1991 wurde Litauen wieder ein souveräner Staat mit eigenen Wirtschaftsvorstellungen. In Klaipeda liquidierte man das »volkseigene« Fischereikombinat, führte die Schifffahrt aber weiter. Regelmäßiger Terminalbetrieb wurde mit Kiel, Lübeck und Karlskrona unterhalten. Etwa um das Jahr 2000 wagte man sogar eine für diese Stadt neuartige Funktion, die sich rasch als einträglich erwies: Den Reedereien der die Ostsee bedienenden Luxusliner wurde im Anschluss an die Besuche von St. Petersburg ein Halt an der Dange angeboten zwecks Besichtigung der herrlichen Wanderdünen der Kurischen Nehrung sowie der Villa eines berühmten Nobelpreisträgers. Die dazu erforderliche Veränderung und Erneuerung der nahe Smelt gelegenen Piers passte ausgezeichnet zum Bild des Schmelzer Hafengeländes. Ob das allerdings auf Dauer ausreicht, um die Blüte des Hafenbetriebes zu garantieren, wird sich zeigen. Auf jeden Fall haben die Klaipeda'schen Hafenbaumeister ganz still und nebenbei für etwas gesorgt, worauf man in Mukran auf Rügen noch wartet: auf Autobahnbau für den Transit über das Euro-Korridor-Netz ins weite Binnenland, beispielsweise von der Dangemündung nach Kaunas, Riga und Minsk.

Der Ostsee-Arktis-Korridor und der Hafen Kemi

Seit Kurzem findet man in den gedruckten Medien – häufig im Zusammenhang mit der Darstellung wirtschaftlicher Transportprobleme – das Wort »Euro-Korridor«, abgekürzt EWTO. Damit sind wichtige Verkehrswege gemeint, auf denen man über Grenzen hinweg permanent größere Mengen notwendiger Güter transportiert, beispielsweise Schiffsladungen vom Baskenland, von Antwerpen oder von Lübeck auf Ostkurs nach Lappland und anschließend weiter bis Murmansk oder Archangelsk.

Dass auf solchen langen, ständig befahrenen Seewegen ein gutes Zusammenspiel von Küstenschifffahrt, Eisenbahn-Güterverkehr und Autobahnbetrieb von größter Wichtigkeit ist, dürfte wohl jedermann verständlich sein. Es ist zu hoffen, dass derlei »Korridorfahrt« heutigentags nur Gutes zur europäischen Einheit beiträgt und das im Zusammenhang mit diesen EWTOs nie wieder Erinnerungen an deren Namensvorgänger aus den 1920er, 1930er und 1940er Jahren aufkommen, als die damaligen »Korridore« – wie beispielsweise der »Polnische Korridor« zwischen der Danziger Bucht und dem oberschlesischen Gruben- und Industriegebiet oder der



Abb. 3 Moderne Umschlaganlagen im nördlichsten finnischen Hafen.

weniger bekannte »Lapland-Korridor« in Richtung auf den Arktishafen Petsamo – für Kriegsvorbereitungen und Kriegshandlungen standen. Noch gibt es zur Genüge Erinnerungen an damals benutzte Schifffahrtslinien, Bahnstrecken und Fernstraßen und an die mit ihnen verknüpften Geschehnisse in einem Teil des Ostseeraums, der von Gdynia bis Petsamo reicht.

Doch nicht weniger – und in einem anderen Ton – spricht man heute von einem Hafen, der Kemi heißt. Wie bei den ersten beiden hier behandelten Hafenplätzen soll auch diesmal nur ganz knapp auf die Historie des Platzes eingegangen werden. Hingewiesen wird vornehmlich auf das Geschehen der letzten vierzig Jahre. Was diesen Landeplatz so rasch bekannt gemacht hat, war ein Trio seiner Eigenheiten: der ständige Ausbau der modernen Umschlagtechnik, daneben die laufende Verbesserung des Autobahnnetzes und der Eisenbahnstrecken sowie neuerdings auch die Pflege eines Seetourismus mit regionalen Spezifika.

Der Beginn des neuzeitlichen Hafenbetriebs in Kemi – wie auch in den Nachbarplätzen Torneå und Haparanda – lag im ausgehenden 19. Jahrhundert und beschränkte sich damals im Wesentlichen auf den Export von Rohholz und traditionell verarbeitetem Fisch. 1883 hielt die russische Provinzialverwaltung die Einrichtung eines Zollamtes in Kemi für notwendig. Am »Alten Bollwerk« zeugen ein paar bescheidene Holzhäuser, die offensichtlich als Lagerschuppen dienten, noch heute von diesem Entwicklungsbeginn. Die lokale Hafenbewirtschaftung war dann noch lange Zeit ein reiner Sommerbetrieb, denn das Vereisen des Bottnischen Meerbusens stellte das immer wiederkehrende Haupthindernis für eine ertragreiche Ostseefahrt dar. Erst der Einsatz von Eisbrechern sicherte diesem Seegebiet eine solide permanente Hafenwirtschaft. In Kemi wurde die Ganzjahresfahrt schließlich durch den Einsatz der 1961 erbauten SAMPO – dank ihrer fast 9000-PS-Maschinenleistung – endgültig wirksam und auf Dauer gesichert.

Bereits 1939 hatte man in der Stadt mit dem Bau des neuen Hafens im vorgelagerten Ortsteil Ajos begonnen. Der Zweite Weltkrieg hemmte jedoch auch Finnlands Seewirtschaft erheblich, sodass der Ajos-Hafen erst 1971 fertig wurde. Er verfügte über acht Kais und erhielt ein für damalige Zeit sehr modernes System der Landzugänge durch Bahn und Fernverkehrsstraßen. Seither geht die Weiterentwicklung in erstaunlichem Tempo voran, und man kann Kemi gera-



Abb. 4 Höhepunkt des »Hafen-Angebots« für Nordlicht-Luxusliner: Arbeitspause der Eisbrecher-Crew vor Kemi.

dezu als Zeichen für die notwendige Vernetzung von Hafenbau, Bahnbetrieb und Fernstraßenverkehr betrachten.

Doch das ist noch nicht alles, denn man hat dort das wirtschaftlich Notwendige zugleich mit dem regionalen Tourismus verbunden: Der Eisbrecher SAMPO nutzt sein gewaltiges Wirken auf Wunsch auch als Angebot an Mitreisende, die sich – eingepackt in rote Isolieranzüge und bewaffnet mit einigen Flaschen – im freigestoßenen Heckwasser des eine Pause einlegenden Riesen einen Spaß gönnen möchten. Solche kleinen Fröhlichkeiten gehören offenbar zum Leben an der Lapplandküste. Man erinnert sich, dass die Jachtsegler von Kemi alljährlich zu Herbstbeginn eine »venezianische Nacht« feiern, bei der man nicht nur Lampions in die Wanten hängt, sondern auch Alkoholisches genießt, um den vor den Toren stehenden Winter erfolgreich überstehen zu können. Kein Wunder also, dass die Stadt- und Hafenverwaltung bereits 2006 die allenthalben aufkreuzenden Luxusliner zum Halt und Landgang in Kemi einlud und seither bereits 12 000 Schiffsgäste empfangen hat, die das Nordlicht genießen wollen und können.

Ein Stück weiter entfernt geht es prosaischer, aber ebenso wichtig zu. Dort haben die finnischen und die russischen Grenzbehörden den neuen Übergang Salla eröffnet und wollen demnächst die nach Kriegsende demontierte Industriebahn nach Murmansk auch elektrifizieren. Im Euro-Korridor zwischen den Nickelbergen wird emsig gearbeitet, und die Schifffahrt ist dabei.

Mukran, Smelte and Kemi: Three Baltic Sea Logistics Terminals of the Present

Summary

This article investigates various maritime-cultural developments of three new Baltic Sea harbours in Germany, Lithuania and Finland. The first to be discussed, Mukran Harbour on Ruegen Island, exemplifies the difficult path from a strategically important modern military facility to an all-round transshipment point with a good rail connection but inadequate access to the road system. Despite all the efforts undertaken there, this harbour's future is presumably still uncertain, owing primarily to the fact that environmentalists have blocked the construction of a modern means of road traffic access.

The second example is Klaipeda-Smelte, likewise once a military facility. Despite its similarity to Mukran in terms of origins, and moreover burdened by a long process of transformation from erstwhile floated timber storage site to fishing harbour to modern terminal, Smelte has more hope of a viable future, in which modern forms of access to land transport routes are expected to represent a factor of major significance.

The third example, Kemi in Northern Finland, proves the importance of modern "back-country" connections with rail, highway and air traffic in close association with constantly modernized transshipment technology. Even the reception programme for luxury liners plays a role here.

Mukran, Smelte et Kemi : trois terminaux logistiques actuels de la Baltique

Résumé

Dans l'article présent sont exposés différents développements de la culture maritime de trois nouveaux ports de la Baltique en Allemagne, Lituanie et Finlande. Le premier emplacement est le port de Mukran sur l'île de Rügen, qui montre le chemin difficile parcouru depuis le complexe militaire moderne, à l'importance stratégique considérable, jusqu'à la plaque tournante avec une bonne connexion ferroviaire, mais néanmoins des accès insuffisants jusqu'aux routes nationales. Malgré tous les efforts entrepris, l'avenir de ce port n'est pas encore assuré, le blocus opéré par la protection de l'environnement contre une connexion moderne en étant en première ligne responsable.

Le deuxième exemple, Klaipeda-Smelte – bien qu'ayant la même origine que Mukran et de surcroît pénalisé par le long processus de transformation de l'ancien dépôt de bois de flottage et du port de pêche qui lui a fait suite, jusqu'au terminal moderne –, laisse espérer un avenir au cours duquel les liaisons terrestres devraient jouer un grand rôle.

Le troisième exemple, Kemi au nord de la Finlande, démontre à quel point sont importantes ces liaisons modernes avec l'arrière-pays grâce au chemin de fer, aux autoroutes et au trafic aérien, étroitement liées à la technique logistique sans cesse modernisée. Même le programme de réception des paquebots de luxe en fait partie.