

# Rostocker Anzeiger.

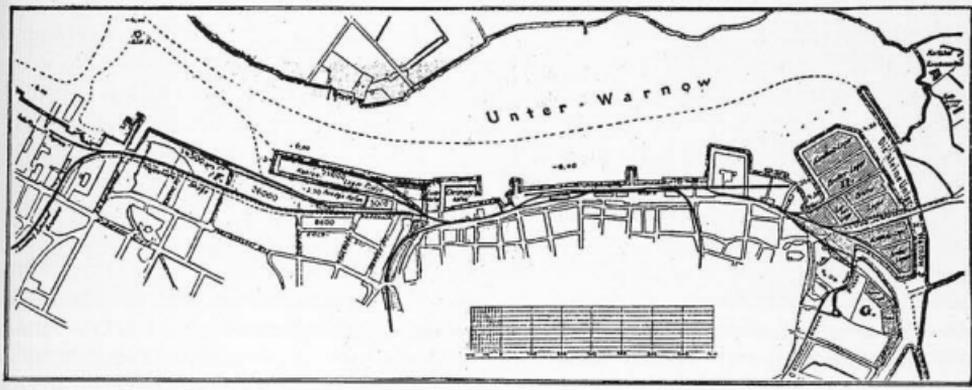
Nr. 50

Verlag: Carl Goldfische Hof-Druckerei, Blücherplatz 5.

31. Jahrg.

Dienstag, 28. Februar 1911.

## Die Hafen-Erweiterung Rostocks.



Der Rostocker Anzeiger veröffentlichte in seiner Ausgabe vom 28. Februar 1911 die Entscheidung der Bürgerschaft für die Hafenerweiterung. Darin enthalten sind der Ausbau des Kohlehafens und der Gleisanschluss zum Bahnhof Bramow. Über die Warnow im Bereich der Petribrücke ist keine Gleiserweiterung vorgesehen. ARCHIV DER HANSESTADT ROSTOCK

## Die weitere Entwicklung der Hafenbahn bis 1945

Der Ausbruch des 1. Weltkrieges hatte zwar keine negativen Auswirkungen auf die Umschlagsanlagen und auf die Transportorganisation gehabt, brachte aber die 1911 von der Bürgerschaft beschlossenen Ausbaupläne des Hafens gehörig durcheinander. 1913 erfolgte die Erweiterung des Hafengeländes von der Friedrichsbrücke bis zum Kieshafen am Kabutzenhof. Die zugehörige Uferstraße wurde am 28. März 1914 fertig gestellt. Bis Ende 1915 sollten die Gleisanlagen von der Neuen Werderstraße bis zum Kabutzenhof fertig gestellt werden, aber das Vorhaben konnte nicht mehr ausgeführt werden. Die Erweiterung des Kohlehafens 1916 ist bis zum Kriegsende der letzte Neubau gewesen.

Die Fertigstellung geplanter zugehöriger Gleisanlagen verzögerte sich bis in das Jahr 1920. Für weitere Vorhaben wurde Einigung darüber erzielt, dass zu einem späteren Zeitpunkt der Kohlehafen in westlicher Richtung noch um 150 m verlängert und deshalb die vorgesehene Zuschüttung des Fischer- und Christinenhafens aufgegeben werden sollte. Der Gleisanschluss über die 1913 fertig gestellte Petribrücke wurde zurückgestellt.

Nach dem verlorenen Krieg gab es eine völlig veränderte wirtschaftspolitische Situation, die eine Neukonzeption der Ausbaupläne erforderlich machte. Die Hafenerweiterung mit Gleisanschluss bis zur Eschenstraße war eines der aufgeschoch-

benen Projekte, welches auch jetzt noch Bedeutung hatte und 1919 verwirklicht wurde. Eine Fischauktionshalle für die neu aufzubauende Fischereiflotte ist im Jahr 1920 fertig gestellt worden. Die Halle steht noch heute, inzwischen unter Denkmalschutz, und wird von maritimer Gastronomie genutzt. Der Gleisanschluss zu der neuen Fischhalle ist 1921 hergestellt und in Betrieb genommen worden. Mit dem Vorstrecken der Gleise bis zum „Kieshafen“ erhielten auch die Scherff-Werke (Maschinenbauunternehmen; später Steinschleiferei, übergegangen in Bauunternehmen Berringer; in der DDR-Zeit Großhandelsgesellschaft Lebensmittel) einen eigenen Stapelplatz am Hafen und ein Anschlussgleis über die Straße „Am Warnowufer“ zu ihrem Firmengelände im Jahr 1922. Das „Berringergleis“ hat bis zum Straßenausbau 1966 die Straße am Strande gekreuzt. Das Adressbuch weist den Hauptzugang der Scherff-Werke im Patriotischen Weg aus.

Die Hafengüterabfertigung erhielt 1922 einen Anbau für zusätzliche Büroräume der kommerziellen Arbeit. Für die im Hafengelände von der Eisenbahn errichteten Gebäude wurden weiterhin die städtischen Grundflächen mit der Baugenehmigung kostenfrei zur Verfügung gestellt. Das war mit der Auflage verbunden, dass, wenn die Eisenbahn diese nicht mehr benötigte, diese die Gebäude oder die Grundstücke wieder der Stadt zufielen.

Die Rostocker Stadtkasse war zu Beginn des Jahres 1920 aufgefordert worden, 520 000 Mark für die Herstellung der Osthafengleise bereit zu stellen. Gebaut wurden die Gleise zur „Insel“ zwischen dem ehemaligen Verlauf der Warnow mit der alten Petribrücke und der neuen Warnow, inzwischen als Holzhalbinsel bezeichnet, jedoch nicht über die neue Petribrücke hinaus. Der Holz-Handels- und verarbeitende Betrieb „Jürß & Crotogino“ siedelte sich unterhalb der Petrikirche an und erhielt, vom 1920 errichteten Osthaf-

Blick von der Fischerbastion auf die Straße am Strande mit dem Zuführungsgleis zum Kohlehafen im Vordergrund. Darüber der ehemalige Fischerhafen und im Bereich des Christinenhafens die Schiffswerft Müller, 1895. SAMMLUNG RONALD PIECHULEK





Die Möller- Schiffswerft am Christinenhafen. Im Vordergrund das Cleis zum Kohlehafen, Postkarte 1895. Links ist der Fischerhafen zu sehen. SAMMLUNG RONALD PIECHULEK

fengleis ausgehend, am 7. Oktober 1920 sein Privatanschlussgleis. Im Verlauf der Geschichte wurden daraus Holz verarbeitende Betriebe für das Wohnungsbauprogramm der Stadt bis 1990.

Auf dem südlichen Teil der Halbinsel siedelte sich bis 1926 der Kohlehandel „Glück auf“ an, der zuvor nur den Umschlag am Kohlehafen betrieben hatte und vom neuen Platz aus auch die Hausbrandversorgung organisierte. Daraus entwickelte sich ein Kohletransport innerhalb der Hafenbahn auf kurzem Wege zu einem weiteren Privatanschluss. Das Handelsunternehmen ging nach der Verstaatlichung im VEB Kohlehandel Rostock auf. Bis 1988 befand sich an diesem Standort der Kohlehandel.

Der wirtschaftliche Aufschwung der 1920er Jahre nötigte das Verkehrswesen zu einem neuen Konzept der verkehrlichen Anbindung des Hafens an das Eisenbahnnetz. Aus den Planungen des Jahres 1910

ist im Zusammenhang mit dem Neubau der Petribrücke auch die Planung eines Gleises in den östlichen und nördlichen Bereich der Warnow bekannt. Die Planung sah vor, in dem Niederungsgebiet vor der Dierkower Höhe einen neuen Hafen, den Osthafen zu errichten und dabei ein neues Industriegebiet „Gehlsdorf“ anzusiedeln. Ein 240 m langes Hafenbecken mit 80 m Breite und 6 m Wassertiefe sollte die künftigen Anforderungen abdecken können. Eine mehrgleisige, neue Hafenbahnhofsanlage in den Riekdahler Wiesen mit Anbindung an die Stralsunder Strecke war für die Transportabsicherung vorgesehen worden. Der Verkehr in der Grubenstraße sollte verringert und die Ladestellen entlang dieser Straße verlagert werden. Die ständigen Beschwerden der Anwohner waren mit ausschlaggebend für diese neue Planung.

Das Projekt hätte der königlich-preussischen Eisenbahndirektion in Stettin (die