



## Die Viergelindenbrücke zu Rostock

55 2079, eine preußische G 8, „zwängt“ sich förmlich an der Viergelindenbrücke vorbei. Dem Motiv dieser Ende der zwanziger Jahre entstandenen Aufnahme lässt sich eine gewisse Romantik nicht absprechen.  
 Aufnahme: Carl Bellingrodt, Sammlung Samek

Man könnte meinen, Vincent van Gogh hätte sich bei seinem 1888 entstandenen Werk „Die Brücke von Arles“ von der „Viergelindenbrücke“ in der Grubenstraße der Hansestadt Rostock inspirieren lassen.

Der Name dieses interessanten und markanten Bauwerks leitet sich von den vier „Grinden“ – den „Mahlgängen“ – der ehemals an diesem Ort stehenden Wassermühle ab. Die Brücke entstand aus der Notwendigkeit, die

im Bett des zugeschütteten Flüsschens Grube zu verlegende Eisenbahnverbindung zwischen dem Güterbahnhof Rostock und dem Stadthafen für Personen und Fuhrwerke überquerbar zu machen. Dazu wurde die bis

Die Viergelindenbrücke im Zustand von 1930. Bei hochgeklappter Brücke wurde der Überweg durch einen einfachen überlegbaren Schrankenbaum gesichert. Im Hintergrund erkennt man die abgeschottete Unterführung zum Güterbahnhof. Die „Besohlanstalt“ und das „Gasthaus zum Schwan“ existieren heute nicht mehr, dafür hat man nun einen freien Blick auf die Stadtmauer.  
 Aufnahme: Eschenburg, Sammlung Samek



dahin bestehende feste Brücke abgerissen und im Jahre 1852 der Bau einer „aufwindbaren Zugbrücke“ begonnen. Vom Bau wurde zunächst keine Notiz genommen, erst kurz vor der Fertigstellung im Oktober 1852 gab es aber heftige Kritik von Teilen der damaligen Bürgerschaft (gewisse Parallelen zur Gegenwart sind unverkennbar). Die Gegner hielten zwölf Fuß Breite der Brücke für nicht ausreichend und die hölzerne Konstruktion für optisch unzumutbar und hässlich. Es folgten Debatten, in denen belegt wurde, dass die alte Brücke auch nicht breiter und eine andere Dreh- oder Schwenkkonstruktion nicht mehr von einem Wärter allein bewerkstelligt werden konnte. So war man schließlich zu dem Kompromiß gelangt, nach einer Probezeit gegebenenfalls eine zweite Brücke zu bauen. Zu diesem Ergänzungsbauprojekt kam es allerdings nicht, der Aufbruch verklang typischerweise und die Brücke wurde im Laufe der Zeit zu einem markanten und geliebten Bauwerk in Rostock.

Bis zum Zweiten Weltkrieg war die Brücke noch in Betrieb. Morgens und abends passierte je ein Übergabezug das Bauwerk. Nach Absprache wurde die Brücke vom Wärter des Postens 2.19 per Hand hoch gekurbelt. Durch Handzeichen, nachts und bei schlechter Sicht mit einer Karbid-Laterne, wurde die Durchfahrt freigegeben. Wenn der hölzerne Weg auch den alliierten Bombern trotzte, so wurde das Schicksal der Brücke dennoch am 7. Dezember 1944 durch einen tragischen Unfall besiegelt. An diesem nebligen Dienstag fuhr gegen 20 Uhr ein Übergabezug Richtung Güterbahnhof. Die Zuglok (Baureihe 55, die genaue Loknummer konnte noch nicht ermittelt werden) fuhr kriegsmäßig abgeblendet und Tender voraus, am Schluss des Zuges befand sich noch eine Schublok. Aus ungeklärter Ursache war an diesem Abend die Zugbrücke für die Durchfahrt des Zuges nicht geöffnet worden. Der ukrainische Heizer konnte sich gerade noch durch einen Sprung von der rückwärts fah-



Im Jahre 1936 ist die Klappbrücke durch eine mechanische Schranke mit Kettenbehäng gesichert. Im Hintergrund der idyllischen Stadtansicht der Turm der Petrikirche.  
Aufnahme: Eschenburg, Sammlung Samek

renden Lokomotive retten, ein mitfahrender Rangiermeister überlebte, weil er sich geistesgegenwärtig auf den Führerhausboden warf. Nur der 36-jährige Oberlokomotivführer Friedrich Meincke, der – pflichtbewusst – versuchte, den Zug durch eine Schnellbremsung zum Stehen zu bringen, bezahlte dies

mit dem Leben. Er wurde zerquetscht und durch die reißenden Dampfrohre verbrüht. Der heftige Aufprall drückte den Tender völlig zusammen. Die RBD Schwerin leitete entsprechende Ermittlungen ein, ob die Unfallursache jedoch geklärt werden konnte, ist nicht überliefert.

## Die Viergelindenbrücke

Der Schaden an der Viergelindenbrücke war so groß, dass von einem Wiederaufbau während des Krieges, aber auch danach, abgesehen wurde. In der heutigen Zeit, in der kein Zugverkehr mehr diesen Ort passiert, weiß man noch nicht, ob und wie man den Graben passierbar machen soll. Debatten werden wohl wieder entscheiden müssen, ob das kleine Flüschen, die „Grube“, reaktiviert werden soll – womöglich überbrückt von einer modernen Betonkonstruktion? Mögen die Stadtväter der stolzen Hansestadt Rostock doch auch erwägen, dieses Schmuckstück von Viergelindenbrücke als kleines technisches und historisches Bauwerk wieder entstehen zu lassen!

**DR. THOMAS SAMEK**



Ein Übergabezug mit 91 1939 (oben rechts) passiert 1935 die Grubenstraße in Richtung Güterbahnhof. Die geöffnete Viergelindenbrücke verschwindet im Dampf der mecklenburgischen T4. Die Aufnahme oben links vom Januar 2001 zeigt exakt dieselbe Ansicht mit Blick in Richtung Stadthafen. In dem Gebäude der Likörfabrik befindet sich übrigens heute ein gemütliches Café, von dem aus die alte Trasse gut einzusehen ist.

Aufnahmen oben und unten: Eschenburg, Sammlung Samek/Dr. Thomas Samek

Unten links und rechts: Die gleisseitige Ansicht lässt die Größenverhältnisse des Grabens erkennen. Eine verlockende Szenerie für die Modellbauer! – Aber vielleicht auch für die Stadt Rostock, denn die „Heute“-Aufnahme verdeutlicht, dass ein Wiederaufbau möglich – und damit eine wertvolle Bereicherung für die schöne alte Hansestadt – wäre.

