

Archivalie des Monats
 Archivalie des Monats Februar
 Archivalie des Monats März
 Archivalie des Monats April
 Archivalie des Monats Mai
 Archivalie des Monats Juni
 Archivalie des Monats Juli
 Archivalie des Monats August
 Archivalie des Monats September
 Archivalie des Monats Oktober/November
 Archivalie des Monats Dezember

Archivalie des Monats Mai 2008



Im April 2008 übernahm das Stadtarchiv Halle von der Hafen Halle GmbH, Am Saalehafen 1 ca. 1,5 laufende Meter Akten und Pläne aus der Provenienz des Wasserbauamtes Halle aus dem Zeitraum von 1885 bis 1964, welche den Ausbau und die Nutzung der beiden hallischen Häfen Sophienhafen und Hafen Halle-Trotha dokumentieren.

Die Saaleschifffahrt kann urkundlich bezeugt auf eine über tausendjährige Geschichte zurückblicken, die stets auch in engem Zusammenhang mit dem Transport des in Halle gewonnenen Salzes stand. Die wirtschaftliche Dynamik des 19. Jahrhunderts eröffnete auch der regionalen Binnenschifffahrt neue Perspektiven als zum 1. Februar 1827 die bislang zu entrichtenden Flusszölle abgeschafft wurden. Das sich nun begründende Comité zur Beförderung des hallischen Handels (seit 1833 Aktiengesellschaft Verein für den hallischen Handel) errichtete noch im selben Jahr einen Anlegeplatz mit Kran und Magazinbau nördlich der Schifferbrücke. Auf die Initiative des Polizeidirektors Bosse ging die Anlegung des Sophienhafens im Jahre 1857 zurück, der mangels Verkehrsanbindung jedoch meist als Winterhafen zum Schutz der Binnenschiffe vor Treibeis genutzt wurde.



1884 war ein neuer Aufschwung der Saaleschifffahrt durch die Aufnahme des Verkehrs mit Kettenschleppdampfern und eines Eilstückgutverkehrs mit Radschleppdampfern nach Hamburg zu verzeichnen. Der Sophienhafen wurde durch die Inbetriebnahme der privaten Hafenbahn bis zum Hauptbahnhof im Jahre 1895 entscheidend aufgewertet. Der Hallische Speditionsverein, 1895 gegründet und gleichfalls unter den aktenmäßigen Neuzugängen vertreten, errichtete Lagerschuppen am Ufer der Wilden Saale und erwarb bis 1930 die Hafen- und Lagerbauten am Sophienhafen. Hierzu gehörten auch 1907 erbaute Tankanlagen der Deutsch-Russischen Naphtha-Import-Gesellschaft. Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges trat in der Binnenschifffahrt auch auf der Saale ein massiver Rückschlag ein, der nach Friedensschluss durch die Konkurrenz der Reichsbahn und den mangelnden Ausbau der Fahrrinne und Häfen nur für Schiffe bis 400 BRT (hieraus zogen besonders die Häfen an der mittleren Elbe besonderen Vorteil) zunächst nicht wieder aufzuholen war.

Um dieser Entwicklung abzuweichen, stand der Bau eines neuen Hafens sowie der Kampf um die Verlängerung des Mittellandkanals um einen so genannten „Südflügel“ schon seit 1916 auf der kommunalpolitischen Tagesordnung. 1919 legte das städtische Tiefbauamt die Planung für einen Hafen in Trotha auf Gelände des Gutes Seeben vor. Zunächst sollte ein Hafenbecken

für Schiffe bis 1000 BRT ausgebaggert, bei sich entwickelndem Bedarf ein weiteres ausgehoben werden.

Planzeichnungen gehen bei positiver Verkehrsentwicklung von bis zu vier Hafenbecken aus, die in dem als Industriefläche ausgewiesenen Gebiet bis nahe an die Magdeburger Chaussee (heute B 6) heran reichen sollten. 1926 wurden die Bauarbeiten schließlich aufgenommen und, verzögert durch den Ausbruch der Weltwirtschaftskrise erst 1931 abgeschlossen.

Erste Firmen wie die Speditionsfirma Schenke & Co., die Maschinenöl-Import-Gesellschaft und die Zementfabrik Wiemann & Krey siedelten sich auf dem Hafengelände an. Zur Vertretung der hallischen Interessen im auch publizistisch mit großem Aufwand geführten Kampf um den Südflügel des Mittellandkanals wurde 1928 die städtische Hafenverwaltung gegründet, aus der 1929 die Mitteldeutsche Hafen AG als kommunales Unternehmen und Instrument für den Ausbau des Hafenstandortes hervorging. Widerstand gegen den Ausbau des Hafens Trotha, wenngleich erfolglos, ging vom Speditionsverein aus, der mit Recht um die Zukunft des von ihm betriebenen Sophienhafens fürchtete.

Die 1932 aufgenommenen Arbeiten am Südflügel-Projekt (Ausbau und Begradigung der Saale von der Mündung bis Trotha und Beginn der Kanalverlängerung in Richtung Leipzig westlich der Wilden Saale wurden 1942 kriegsbedingt eingestellt. Sinkende Frachtkosten für die Binnenschifffahrt in den Krisenjahren trugen schon in den ersten Geschäftsjahren der Mitteldeutschen Hafen AG zu einer raschen Steigerung der Umschlagbilanz des Hafens Trotha bei, die 1932 146.607 Tonnen erreichte. Der zweite Weltkrieg wirkte sich bis Anfang 1945 eher steigernd auf die Umschlagzahlen aus, erst die Brückensprengungen im April 1945 legten den Verkehr kurzzeitig völlig lahm. 1946 wurde der Hafen Halle-Trotha auf Anordnung der SMAD enteignet und ging 1950 an die Deutsche Schifffahrts- und Umschlagbetriebszentrale über.

Zum 1. Januar 1957 wurden dann die Häfen Halle-Trotha, Dessau-Wallwitzhafen, Aken und Klein-Wittenberg zum VEB Binnenhäfen „Saale“ vereinigt (seit 1980 VEB Binnenhäfen „Mittelbe“). Ihren absoluten Höhepunkt erreichten die Umschlagzahlen des Hafens Trotha zu Beginn der 1970er Jahre mit jährlich ca. 400.000 Tonnen (meist Kohle, Agrarprodukte und Betonplatten für Großbauprojekte). Nach der demokratischen Wende wurde der Hafen Trotha wieder an die Stadt Halle rückübertragen, es konstituierte sich die Hafen GmbH, die am 5. Februar 1993 in die Hafen Halle GmbH als Tochterunternehmen der Stadtwerke Halle GmbH überführt wurde. 1994 beschloss der Aufsichtsrat der Stadtwerke ein Hafenentwicklungskonzept mit dem Ziel des Ausbaus des Hafens Halle-Trotha zu einem modernen Dienstleistungszentrum.