

Detlef Krause
Dorfstr. 5
D - 18246 Groß Belitz

[Detlef Krause_Dorfstr. 5_18246 Groß Belitz](#)

Amt für Kultur, Denkmalpflege und
Museen
Denkmalpflege
Strandstraße 97
18055 Rostock

Montag, 20. Juli 2015

Antrag auf Anerkennung der Schleuse am Mühlendamm in Rostock gem. §2 DschG als Technisches Denkmal

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit beantrage ich, die Schleuse in Rostock, Am Mühlendamm gem. § 2
Denkmalschutzgesetz als technisches Denkmal anzuerkennen und damit unter
Denkmalschutz zu stellen.

Zusätzlich bitte ich Sie, diesen Antrag als dringlich zu behandeln, da es seitens des Wasser-
und Schifffahrtsamtes als Eigentümer in Abstimmung mit dem Ministerium für Energie,
Infrastruktur und Landesentwicklung in Schwerin und der Stadtverwaltung Rostock geplant
ist, diese Schleuse kurzfristig zuzuschütten (siehe Anlage Artikel Ostseezeitung 8.5.15).

Die Schleuse stammt aus dem Jahre 1887 und ist damit eine der ältesten – weitgehend
noch intakten – Schleusen in Mecklenburg und in Deutschland. Außerdem ist sie im Umkreis
von ca. 80 km die einzige Schleuse ihrer Art.

Die nächste Schleuse befindet sich in Plau am See (erbaut 1834).

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es derzeit nur 5 Schleusen, die unter Denkmalschutz
stehen:

- Schleuse in Bobzin, Müritz-Elde-Wasserstrasse, erbaut 1924, Neubau 1997
- Schleuse im Verlauf der alten Elde bei Dömitz, errichtet 1568-1572, 1813-1837
Sanierung, Schifffahrt eingestellt seit 1836
- Schleuse in Dömitz, Müritz-Elde-Wasserstraße, erbaut 1992, noch in Betrieb
- Kammerschleuse bei Eldena, erbaut 1835, 1989/90 umfangreich modernisiert, noch
heute im Betrieb
- Schleuse bei Plau am See, Elde, 1834 erbaut, noch in Betrieb

Die Schleuse am Mühlendamm ist mir ihren 2-seitig-stemmenden Toren (auf Grund des auch zeitweise höheren Wasserstandes des Unter- gegenüber dem Oberwasser der Warnow) eine technische Besonderheit.

Mit dieser Funktion dient Sie auch als Schutz der Oberwarnow als Trinkwasserreservoir vor herein drückendem Brackwasser der Unterwarnow.

Sie ist außerdem die einzige schiffbare Verbindung zwischen Ober- und Unterwarnow, einer Zweiteilung des Flusses seit der Errichtung des Mühlendamms im Mittelalter.

Schleusen am Mühlendamm gibt es vermutlich ebenfalls seit dem Mittelalter.

Belegt sind sie nach den bisher eingesehenen Unterlagen im Rostocker Stadtarchiv seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts (z.B. im „Prospect der Stadt Rostock 1737“).

Die „neue“ Schleuse am Mühlendamm ersetzte die bisherige, die sich unweit des jetzigen Wehrs befand.

Sie ist historisch sehr eng mit der Entwicklung der Stadt Rostock verbunden.

Die neue Schleuse am Rostocker Mühlendamm war nach damaligen Plänen wichtiger Bestandteil und Ausgangspunkt für eine Schiffsverbindung von Rostock über Güstrow bis nach Berlin (die allerdings nur bis Güstrow umgesetzt wurde).

Von den damals 3 zwischen Rostock und Güstrow gebauten Schleusen ist sie die einzige noch erhaltene Schleuse, die beiden anderen (Wolken/Bützow und Zepelin) wurden zu Wehren umgebaut und sind nicht mehr schiffbar.

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts gab es in Rostock eine starke Bewegung seitens des „Mecklenburger Canal-Vereins“, der Rostocker Kaufmannschaft und der Rostocker Bürger zum „dringenden Bau dieser neuen Schleuse auf Kosten der Stadt Rostock“.

Die Schleuse hatte von Ihrer Fertigstellung bis ca. 1953, als die Frachtschiffahrt zum Erliegen kam, eine große wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt Rostock und die an der Oberwarnow liegenden Gemeinden.

So wurden zum Beispiel in großen Mengen Zuckerrüben, Kohle, Torf, Ziegelsteine und noch andere andere landwirtschaftliche Produkte transportiert.

Für die 1884 an der Oberwarnow in Cassebohm errichtete Zuckerfabrik - bis dato nur über den sog. Ziegelgraben mit der Unterwarnow verbunden - war die neue Schleuse Grundlage ihrer starken wirtschaftlichen Entwicklung und Bedeutung für die Stadt Rostock und das Umland.

Nach einer Vereinbarung vom 13. März 1915 wurde die Schleuse aus unbekanntem Gründen zur Verwaltung und Erhaltung in das des Eigentum des Reichs übergeben.

Ein kurzer Abriss der Historie liegt diesem Antrag als Anlage bei.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die die beiliegende Dokumentation keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Es konnten aufgrund der Eingangs beschriebenen Dringlichkeit im Rahmen dieses Antrags die vorhandenen Quellen nicht tiefgründig und auch noch nicht alle Quellen gesichtet werden, so z.B. fehlt die Einsicht ins Landeshauptarchiv Schwerin noch komplett.

Die bereits gesichteten Quellen belegen jedoch die historische Bedeutsamkeit der Entwicklung dieser Schleuse für die Stadt Rostock und das gesamte angrenzende Umland sehr eindeutig.

Seit der Einstellung der Frachtschifffahrt zwischen Ober- und Unterwarnow um 1953 dient die Schleuse überwiegend sportlichen und touristischen Interessen.

So entstanden dann um 1960 auch gleich hinter der Schleuse im Bereich der Oberwarnow die ersten Bebauungspläne für private Bootshäuser der Rostocker Bürger.

Gerade der Wassertourismus hat in den vergangenen Jahrzehnten stark an Bedeutung zugenommen, was sich unter anderen an den Mitgliedszahlen der an der Warnow ansässigen Sportvereine widerspiegelt.

Dabei stellt sich die Warnow in ihrer Gesamtheit ausgehend von ihrer fast unübersehbaren Ausdehnung auf dem Breitling bis hin zu einem schmalen, von Baumkronen überdeckten Wasserlauf in der Region Bützow und darüber hinaus als nahezu einmalig dar.

Für Wasserwanderer ein traumhaftes und schier unerschöpfliches Gebiet.

Bis zum Bau der Mühlendammbrücke im Jahr 2011 war die Schleuse in Betrieb.

Nach Fertigstellung der Brücke wird die Wiederinbetriebnahme der Schleuse mit nicht nachvollziehbaren angegebenen Sanierungskosten in Millionenhöhe durch das Wasser- und Schifffahrtsamt verzögert.

Aufgrund dieser bisher nicht prüfbar Sanierungskosten, die weder vom Bund noch vom Land oder der Stadt getragen werden wollen oder können, wurde kurzerhand ohne Umweltverträglichkeitsprüfung, ohne eine Prüfung der Belange des Naturschutzes und ohne echte Bürgerbeteiligung entschieden, die Schleuse mit Sand zu verfüllen.

Für den kleinen Tourismus soll für leichte Boote bis maximal 300 kg eine Slipp-Anlage auf Kosten des Bundes als Ausgleich errichtet werden. Alle größeren Boote stünden damit vor einem nicht überwindbaren Hindernis – einer funktionslosen Schleuse ohne Ausweichmöglichkeit!

Der Fluss hat keine Möglichkeit mehr sich auf natürliche Weise zu reinigen, würde weiter versanden, die Auswirkungen für die Flora und Fauna sind derzeit noch gar nicht absehbar.

Damit steht meiner Meinung nach nicht nur die Zukunft der Schleuse, sondern auch die Zukunft des Flusses als Lebensader für die gesamte angrenzende Region an einem Scheideweg.

Wir wissen heute noch nicht umfassend, wie die künftige Nutzung des so wichtigen Wasserweges in unserer Region aussehen wird. Welche Transportwege die Zukunft mit zunehmender Ressourcenknappheit für uns bereithält und welche Rolle dabei auch die Warnow mit ihrer Schleuse spielen wird.

Wir haben jedoch heute die Chance auch für unsere nachfolgenden Generationen den Fluss schiffbar zu halten und ohne die Schleuse ist das nicht möglich.

Aus diesen wurde von mir eine Petition im Internet unter dem Titel „Die Schleuse am Mühlendamm darf nicht zugeschüttet werden“ gestartet hat bis zum heutigen Tage rd. 2.500 Unterstützer erhalten.

Die in der Anlage auszugsweise enthaltenen Kommentare der Unterzeichner der Petition belegen einen starken Willen zum Erhalt dieser Schleuse als technisches Denkmal und für die Zukunft des Wassertourismus.

Zur Ausgestaltung der Schleuse und des Umlandes gibt es bereits konkrete Vorstellungen für eine touristische vielseitige Nutzung, um die Schleuse als Denkmal lebendig zu erhalten.

Nicht nur touristisch ist die Schleuse vielseitig nutzbar, sie kann auch als Denkmal für die Bürger der Region erlebbar gestaltet werden.

Insbesondere ihre Lage in der größten Stadt des Landes bietet z.B. für Schulklassen praxisnahen Anschauungsunterricht in Verbindung mit den anderen Denkmälern wie z.B. dem Wasserturm in Bezug auf die Bedeutsamkeit der Schleuse für

1. den Fluss zu Selbstreinigung
 2. den Artenreichtum der Flora und Fauna des Flusses
 3. die Umwelt
 4. das Trinkwasser
 5. den Handel
 6. den Tourismus
 7. die technische Funktionsweise einer Schleuse
- und
8. unser Zukunft.

Eine städteplanerische Einbeziehung des direkten Umfeldes der Schleuse zur Verwirklichung dieser Ideen wurde bereits über das erst kürzlich durch die Rostocker Bürgerschaft beschlossene Uferkonzept angeregt und zielt in die gleiche Richtung. Demnächst entsteht in unmittelbarer Nachbarschaft der Schleuse ein öffentlicher Radweg im Uferbereich zur besseren Erlebbarkeit der Oberwarnow für alle Rostocker Bürger.

So garantieren im Umfeld entstehende Wohnquartiere, die direkt benachbarten Wassersportvereine, das Rostocker Flussbad als auch der künftige Radweg in dieser Grünzone eine gute Erreichbarkeit und künftiges Leben für das hier betroffene Schleusenareal. Ein Potential welches es zu nutzen gilt!

Ich bitte diesen Antrag dahingehend wohlwollend zu prüfen.

Für Rückfragen und weitergehende Informationen stehe ich Ihnen natürlich jederzeit gern zur Verfügung.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen


Detlef Krause

Anlagen:

- OZ-Artikel 5.8.2015
- Bild- und Textdokumentation zur Schleuse am Mühlendamm
- Zusammenstellung von Kommentaren zur Petition

Kopie an: Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenb.-Vorp., Schwerin

Schleuse ade? Aufschrei am Mühlendamm

Der Bund stellt zwei Millionen Euro für die Rettung des Bauwerks in Aussicht. Doch das Land spielt nicht mit. Vereine sind enttäuscht.

Von André Wornowski

Stadtmitte – Der Schleuse am Mühlendamm droht das endgültige Aus: Zwar hat der Bund angeboten, die Hälfte der nötigen vier bis fünf Millionen Euro für die Rettung zu zahlen. Doch das Land will die andere Hälfte nicht übernehmen. Und die Stadt kann es mit ihren derzeitigen finanziellen Möglichkeiten nicht, wie Oberbürgermeister Roland Methling (UFR) betont.

Mehr als Tausend Kanuten, Ruderer, Motorbootbesitzer und Angler sitzen damit weiter am Mühlendamm fest. Seit 2011 ist die 1887 gebaute Schleuse wegen ihres schlechten Zustands gesperrt. Der Kompromiss-Vorschlag: Eine Slip-Anlage soll her, damit die Wassersportler mit ihren Booten von Ober- zu Unterwarnow wechseln können. Doch vielen reicht das nicht. „Für Vereine mit Motorbooten wäre es der Tod“, sagt Mathias Everatz vom Rostocker Kanu-Club. Das sieht Maik Vater vom Anglerverein Oberwarnow genauso. „Alle sind einer Meinung: Die Schleuse muss bleiben.“ Vater schöpft Hoffnung daraus, dass die Sanierung immerhin im Uferkonzept der Stadt verankert worden sei. Doch Werner Simowitsch (Linke), Ortsbeiratschef Stadtmitte, warnt: „Wenn die Slip-Anlage kommt und wir zu lange warten, ist die Schleuse in ein paar Jahren nicht mehr reparierbar.“ Das Horrorszenario: Die Schleuse wird zugeschüttet. „Dann werden wir einen Aufstand organisieren“, kündigt Simowitsch an.

Die Stadt erklärte sich bereit, nach der Sanierung die Finanzierung des Betriebs mit jährlich etwa 50 000 Euro zu übernehmen. Doch das Land spielt nicht mit. „Nach intensiver Prüfung hat das Infrastruk-



Kein Durchkommen: Der Nachwuchs des Rostocker Kanu-Clubs steht vor der geschlossenen Mühlendamm-Schleuse. Foto: Ove Arscholl

turministerium entschieden, die sanierungsbedürftige Schleuse nicht und damit auch nicht die Kosten für die Sanierung zu übernehmen“, sagt Sprecherin Juliane Schultz. Grund dafür sei die nicht ausreichende wasserverkehrsliche Bedeutung des Gewässers für das Land.

Maik Vater vom Anglerverein sieht ohnehin den Bund in der Pflicht. „Vor Jahren wurden die Mittel aus Berlin zugesagt – und plötzlich zurückgezogen.“ Er versteht das nicht. „In anderen Regionen des Landes werden Schleusen gefördert, ausgerechnet in Rostock lässt man sie sterben.“ Dabei sei das Bauwerk gerade für den „sanften Tourismus“ auf der Warnow wichtig.

Für Vater sind nun die Bundespolitiker aus Rostock gefragt. Sie sollen Druck machen. Doch Peter Stein (CDU) winkt ab. „Wir können froh sein, dass überhaupt die zwei Millionen Euro im Haushalt vermerkt worden sind. Das ist mehr, als der Bund tun müsste.“ Aus tou-



Wenn wir zu lange warten, ist die Schleuse bald nicht mehr sanierungsfähig.“

Werner Simowitsch (Linke), Stadtmitte



ristischer und traditioneller Sicht sei die Schleuse wichtig – aber nicht aus wirtschaftlicher. „Es fahren dort keine Schiffe, die etwas transportieren“, sagt Stein. Nun müsse wenigstens der Wassersport gewährleistet werden.

„Schade. Heute entscheidet das Geld immer über alles“, sagt Everatz vom Kanu-Club. Komme die Slip-Anlage, sollten wenigstens die Vereine und Nutzer an der Gestaltung beteiligt werden, fordert er.

Achtung! Diese Dokumentation ist Bestandteil der Antragstellung auf Anerkennung der Schleuse am Mühlendamm in Rostock als Denkmal. Es darf weder in Teilen noch als Ganzes veröffentlicht werden!

Dokumentation zur „neuen“ Schleuse am Mühlendamm in Rostock (eine erste Recherche)

Die Warnow, ein insgesamt 155 km langer Fluss, ist seit Jahrhunderten die Lebensader von Rostock und hat u.a. zu deren wirtschaftlichen Entwicklung beigetragen, in dem sie bis zur Einmündung in die Ostsee schiffbar war und zahlreiche Güter transportierte.

Bereits im Mittelalter wurde am sog. Mühlendamm in Rostock ein Wehr zum Betrieb von Wassermühlen angelegt. Mitte des 19. Jahrhunderts arbeiteten noch zwölf Mühlen am Rostocker Mühlendamm, dessen Ursprung bis zur Stadtgründung zurück geht. Mit diesem Mühlendamm erfolgte eine Trennung des Flusses zwischen dem Süßwasser der „Oberwarnow“ und dem mit dem Ostseewasser vermischten Brackwasser der „Unterwarnow“.

Schiffbare Schleusen im Bereich des Mühlendamms gab es offenbar schon seit Jahrhunderten, die älteste mir bekannte Darstellung ist eingezeichnet im „Prospect von der Stadt Rostock“ von Voigt aus dem Jahre 1737:



Abbildung 1: Detail aus dem "Prospect von der Stadt Rostock" mit Darstellung einer Schleuse im Bereich des Mühlendamms, die Pos. 34 ist in der Legende zur Karte mit "Die Schleusen" enthalten

Mitte des 19. Jahrhunderts gab es Pläne für Wasserstraßenverbindung von Rostock über Güstrow bis nach Berlin (die allerdings über den Bützow-Güstrow-Kanal nur bis Güstrow umgesetzt wurden). Nachfolgend der geplante Verlauf in einer Karte aus „Gutachten über die Bedeutung des Rostock-Berliner Schifffahrtskanals für die landwirtschaftlichen Interessen“ von Wasserbau-Inspector Heß in Hannover aus dem Jahre 1878:

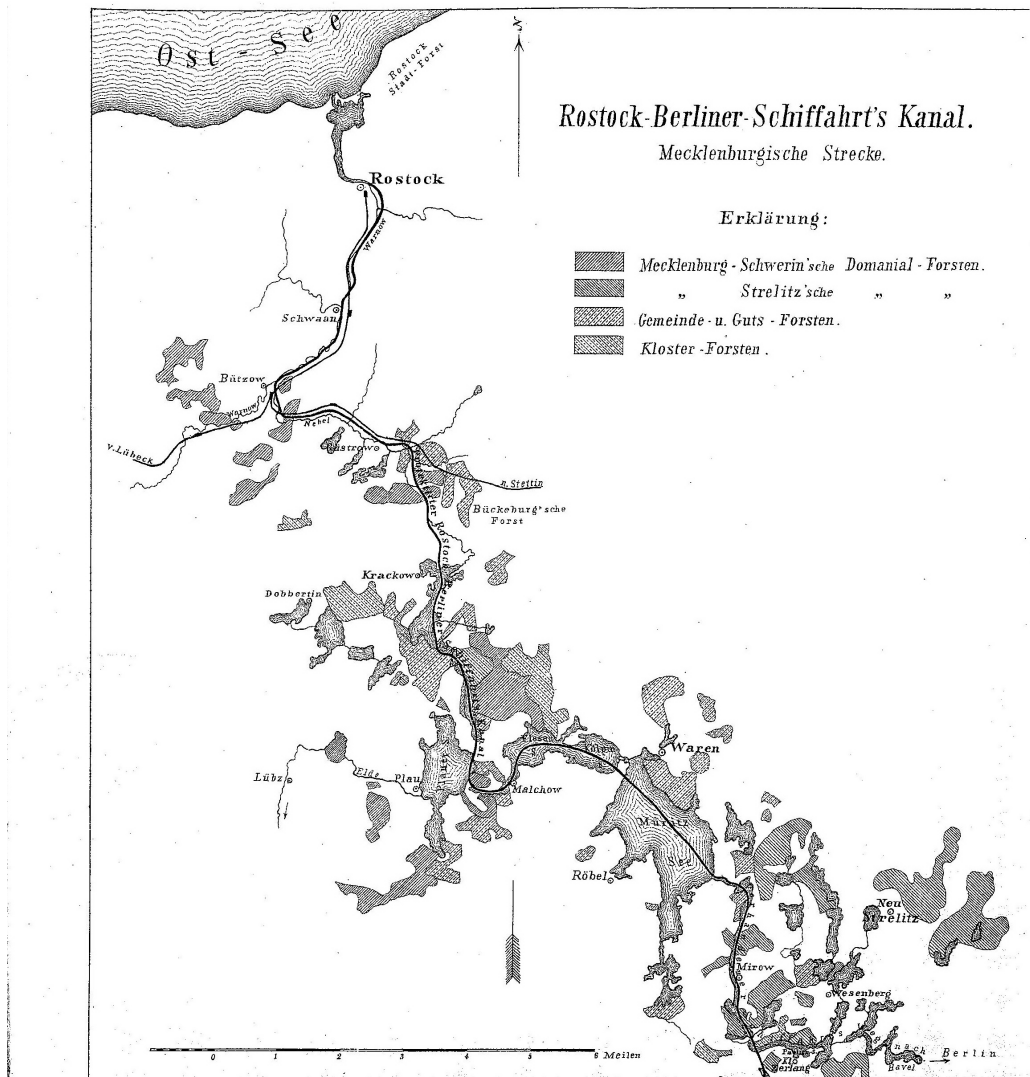


Abbildung 2: Karte des geplanten Verlaufs des Schiffahrtskanals Rostock - Berlin

Eine wichtige Voraussetzung für diese Schifffahrtsverbindung war der Neubau einer neuen Schleuse am Mühlendamm in Rostock.

Für den Bau dieser neuen Schleuse gab es Anfang der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts in der Stadt Rostock starke Bewegungen und Stimmen, die den Bau der neuen Schleuse am Mühlendamm auf Kosten der Stadt Rostock forderten.

So liegt zum Beispiel eine umfangreiche Unterschriftensammlung Rostocker Bürger (Anlage 1) an den „E. E. Rath“ vom 6. August 1881 vor, in deren Vortext es unter anderem heißt (Zitat):

„Die ganz ergebenst unterzeichneten Bürger und Einwohner der Stadt Rostock, von der Erwägung geleitet:

1. das mit der Anlage der projektierten Schifffahrts Schleuse am hiesigen Mühlendamm der Anfang der Ausführung des projektierten Rostock-Berliner-Schifffahrtskanals gemacht wird, und das auf das Zustandekommen dieses Unternehmens, das für die Handels-, Schifffahrts- und Verkehrsinteressen und den Wohlstand der gesamten Einwohnerschaft Rostocks von hervorragender Bedeutung ist, die Anlage der gedachten Schifffahrtsschleuse einen entscheidenden Einfluss üben wird;

2. dass die Ausführung dieser Schiffahrts Schleuse, auch ganz abgesehen vom projektierten Rostock-Berliner-Schiffahrtskanal, für die lokalen Interessen Rostocks von größtem Werte ist; und
3. das im Verhältnis zu den für unsere Stadt zur Frage stehenden großen Interessen das zum Bau der Schleuse erforderliche Kapital als nicht bedeutend erscheint, zumal, da wir anderweitig eingehend nachgewiesen, die Einnahmen aus den Schleusenabgaben und die infolge der durch die Schleusenanlage zu erwartenden Steigerung des Schiffahrtsverkehrs eintretende Vermehrung der städtischen Hafengelder, außer der Deckung der Betriebskosten, voraussichtlich eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals selbst für den Fall herbeiführen werden, dass die freie Schiffahrt nicht über Bützow hinaus gewonnen werden sollte;

schließen sich dem eingehend begründeten Gesuche des hiesigen Komitees für die Anlage einer Schiffahrts Schleuse an den E. E. Rath vom 30. November v. J. an und richten an E.E. Rath die ganz ergebenste Bitte:

die Anlage der projektierten Schiffahrtsschleuse am hiesigen Mühlendamm auf Kosten der Stadt Rostock veranlassen zu wollen.“

Diese „frühe Form einer Petition“ wurde von geschätzt vielen hundert Rostocker Bürgern unterzeichnet (die Papiersammlung ist ca. 2 cm stark).

Starke Aktivitäten zum Bau dieser Schleuse unternahm der 1872 gegründete „Mecklenburgische Kanalverein“ mit Sitz in Rostock.

Dazu liegen im Rostocker Stadtarchiv zahlreiche Protokolle des Mecklenburgischen Kanalvereins vor.

In einer 1882 an den E. E. Rath gerichteten gedruckten Schrift (Titelblatt in Anlage 2) mit dem Titel „Vortrag und Bitte des mecklenburgischen Kanalvereins, betreffend die Anlage einer Schleuse am Mühlendamm zu Rostock“ heißt es u.a.:

„Die einstimmige Ansicht der anwesenden Mitglieder des Vereins sprach sich darin aus, dass die Interessen Rostocks es dringend erforderten, dass mit dem Bau jener Schleuse auf Städtische Kosten nicht länger gezögert werden, da nicht allein dieselbe an sich von erheblichem lokalen Nutzen für unsere Stadt wäre, sondern auch der beschleunigte Bau der selben für das Zustandekommen des Rostock-Berliner Schiffahrtskanals von entscheidendem Einfluss sei.“

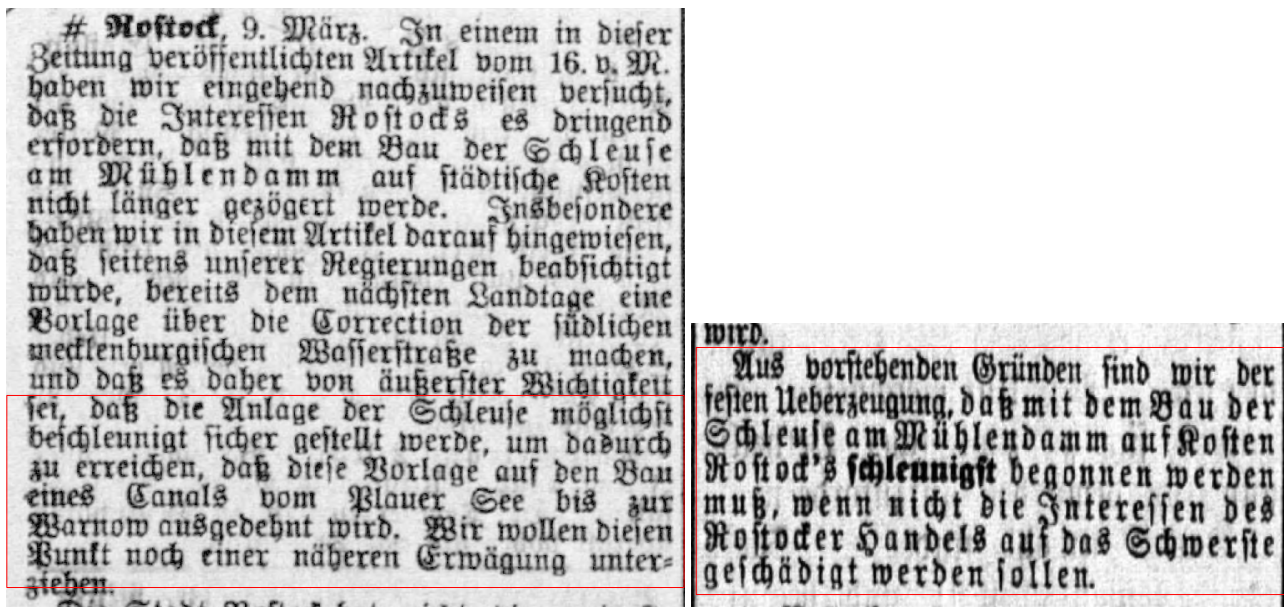
Und endet mit der ganz ergebensten Bitte:

den Bau der Schleuse am Mühlendamm nach dem hessischen Projekt auf Kosten der Stadt möglichst beschleunigt ausführen zu lassen. „

Unterstützt wurden diese Forderungen auch durch Beschlüsse einzelner „Quartiere“ der Stadt Rostock, so zum Beispiel nachzulesen im „Protokoll im löblichen Färberquartier zu Rostock vom 17. Oktober 1882 (Senator des II. Quartiers Hans Lemmerich) wo die Anlage einer Schiffahrtsschleuse in der Warnow beschlossen wurde“.

Auch der öffentliche Druck auf den Rat zum dringenden Bau dieser Schleuse ist unter anderem nachzuvollziehen in mehreren Artikeln des Rostocker Anzeigers aus dem Jahre 1882.

Nachfolgend Auszüge aus einem Artikel des Rostocker Anzeigers Nr. 58 vom Freitag, den 10. März 1882:



Das es bereits seit längerer Zeit Pläne und Projekte für den Bau der Schleuse gab, zeigt ein sog. „Situationsplan vor dem Mühlendamm zu Rostock mit den nächsten Umgebungen“.

Dieser Plan (Anlage 5) zeigt sehr detailliert die damalige Situation am Mühlendamm mit der „alten“ Schleuse mit dem „Schleusen Bassin“ und dem geplanten Neubau von Schleuse und Kanal auf.

An weiteren Dokumenten vor Baubeginn liegen z.B. im Stadtarchiv vor:

- zahlreicher Schriftverkehr und Protokolle zum Schleusenbau, unter anderem vom Mecklenburgischen Canalverein und vom Ministerium des Inneren Schwerin
- Kosten Anschlag vom 30. April 1884 über die Herstellung einer 2. Thorkammer im Oberhaupte der neuen Schifffahrtsschleuse zu Rostock
- Schriftverkehr mit der königlichen Meliorations-Bau-Inspection Hannover (Gutachten, Kostenanschläge)
- Rechnung für die Vorarbeitungskosten des projektierten Schleusenneubaus am Mühlendamm von 1880
- Vertrag mit dem königlich-preußischem Wasserbau-Inspektor Löhmann 1884 – 1888 zum Schleusenbau
- u. a. Schriften zur weiteren Einstellung benötigter Personen

Wann der Bau der Schleuse durch den Rat die Bürgerschaft in Rostock bewilligt und beschlossen wurde, konnte bis dato nicht belegt werden.

In einem eingesehenen Dokument wird von einem Beschluss der Bürgerschaft Rostock zum Bau der Schleuse am 24. März 1882 gesprochen, was bis dato nicht belegt werden konnte.

Zwei im Stadtarchiv liegende Bauzeichnungen zur Schleuse (Kammerschleuse I und II) sind nicht datiert (Anlage 4).

Sie belegen aber auch den geplanten Baumaterialeinsatz für die Schleuse, so u.a.:

- 225 cbm Spundbohlen
- 2743 kg Schmiedeeisen zzgl. 6700 kg für den Oberbau
- 3081 kg Gusseisen zzgl. 1200 kg für den Oberbau
- 1078 cbm Beton
- 866 cbm Ziegelmauerwerk

Aus der Stadtarchiv vorhandenen sehr umfangreichen Personalakte von Adolf Schaaf (Schleusenwärter), geboren 27. 9. 1859, wurden folgende Daten entnommen:

- einer eidesstattlichen Erklärung von Adolf Schaaf vom 9. März 1922 ist zu entnehmen: „... Dass er vom 15. Mai 1884 bis 15. Mai 1887 als Zimmerer beim Neubau der Schleuse beschäftigt gewesen ist und vom 15. Mai 1887 bis 15. Mai 1898 als Schleusenwärter und seit dieser Zeit bis zu seiner Pensionierung 1915 als Beamter in städtischen Diensten gestanden habe.“

Dieser Erklärung ist aber die voraussichtliche Bauzeit für die Schleuse von Mai 1884 bis Mai 1887 zu entnehmen.

Adolf Schaaf war damit der 1. Schleusenwärter der neuen Schleuse am Mühlendamm und hat diese Tätigkeit bis zu seiner Pensionierung zum 1.1.1916 ausgeübt. Vorausgegangen waren seiner Pensionierung zahlreiche Beschwerden über die Nichteinhaltung seiner Amtspflichten bis hin zu einem Schreiben des damaligen Hafenbaudirektors Kerner vom 26. September 1914, die mit den Äußerungen enden: „Schaaf ist ein unverbesserlicher Säufer, der jetzt an den Folgen seines Lasters leidet, und ist als Schleusenwärter zu entfernen.“ Er wurde dann mit einem Ruhegehalt von 689 Mark für 22 Dienstjahre in den Ruhestand versetzt.

Aus den ersten Jahren des Schleusenbetriebs liegen im Stadtarchiv zahlreiche Dokumente zur Schleuse vor, die noch nicht alle ausgewertet wurden, so zum Beispiel:

- Entwurf einer Dienstanweisung für Schleusenmeister (handschriftlich, 1879)
- amtliche Bekanntmachungen der Stadt Rostock vom 25. Juli 1888 über „Tarif für die Erhebung der Schifffahrtsabgaben an der Rostocker Warnow-Schleuse
- Polizeiverordnung für die Schleusennutzung
- eine Karte von 1887 zum Grunderwerb für Bautätigkeit
- ein ca. 400 Seiten starkes Buch „Schleusenverkehr“
- Schleusenjournal von 1886
- Genehmigung des Ministerium des Inneren in Schwerin für die Schleusenwärter Instruktion und die Polizeiordnung von 1987, zunächst auf ein Jahr befristet, dann 1988 entfristet bis auf Widerruf
- Kooperation der Kaufmannschaft: Beschluss zur Änderung der Polizeiverordnung vom 28. 8. 1905 auf Antrag der Kaufmannschaft zur Schleusenöffnung in den Sommermonaten an Sonnen- und Festtagen (unterstützt von: Rostocker Ruder-Club, Mecklenburgischer Yacht-Club, Rostocker Yachtclub) vom 29. Juli 1913
- Rostocker Anzeiger vom 9. 9. 1905: Änderung der Polizeiverordnung und der Verordnung über Schifffahrtsabgaben

Die nachfolgende Aufnahme aus dem Jahre 1905 zeigt die Mühlendammbrücke über der Schleuse (damals noch als Drehbrücke) mit der elektrischen Straßenbahn nach Brinckmannsdorf.



Abbildung 3: Aufnahme aus dem Jahre 1905, Archiv Bert Brinkmann

Interessante Aspekte aus der Zeit lange nach Inbetriebnahme der Schleuse zeigt eine Zeichnung aus dem Jahre 1916, die „Planskizze zu den Funden beim Bau der neuen Freischleuse am Mühlendamm“, dem heutigen Wehr (Anlage 5).

Dort sind noch das frühere Schleusenbecken und der frühere Ziegelgraben eingezeichnet, die vermutlich mit dem Bodenaushub der neuen Freischleuse verfüllt wurden.

Mit Fertigstellung der Schleuse gab es über die Warnow Jahrzehntlang bis ca. 1953 einen umfangreichen belegten Fracht-Schiffsverkehr insbesondere zwischen Rostock und Bützow bzw. Schwaan und an der Warnow liegende Ortschaften.

Transportiert wurden insbesondere Ziegel aus den Ziegeleien in Damm, Pölchow und Papendorf, Zuckerrüben für die Fabrik in Kassebohm sowie Torf und Kohle.

Auch mehre Ausflugsdampfer gab es, die bis ca. 2005 zwischen Rostock und Kessin/Schwaan verkehrten, z.B. die MS „Möve“, MS „Nixe“, MS „Frauenlob“ und die MS „Breitling“.

Nachfolgende historische Aufnahmen zeigen die Schleuse in „ihren damals besten Zeiten“.

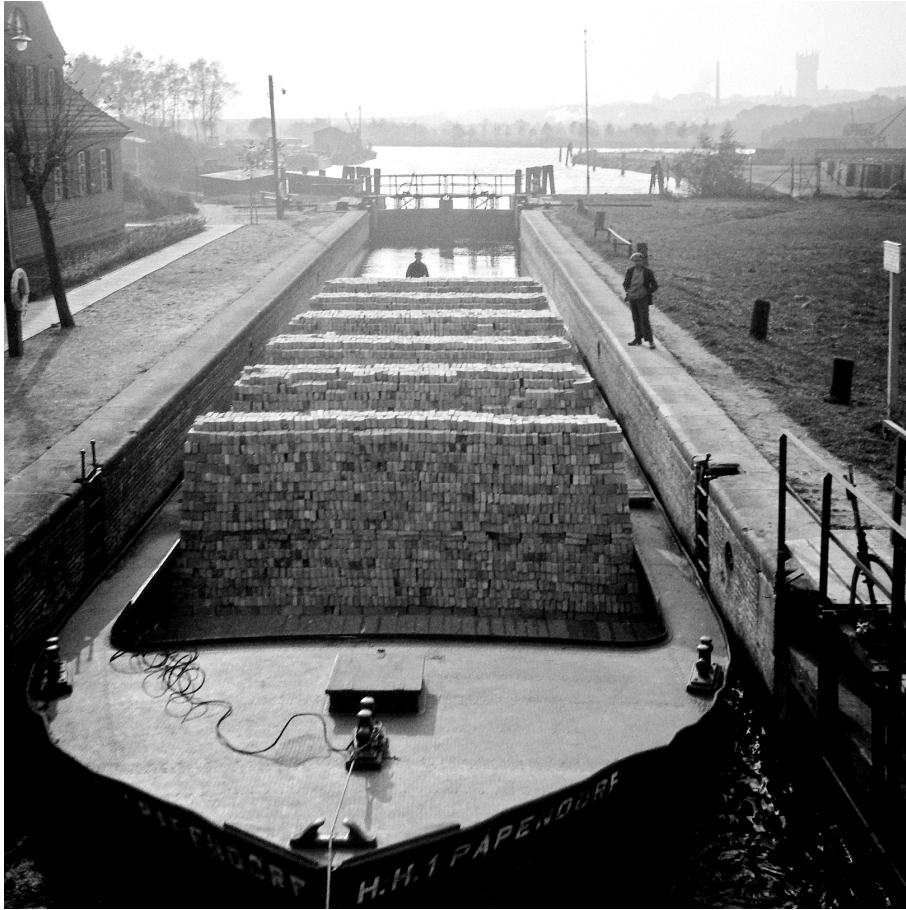


Abbildung 4: Aufnahme aus dem Jahre 1929, Frachtkahn mit Ziegelsteinen aus Papendorf auf dem Weg zur Unterwarnow, Archiv Bert Brinkmann

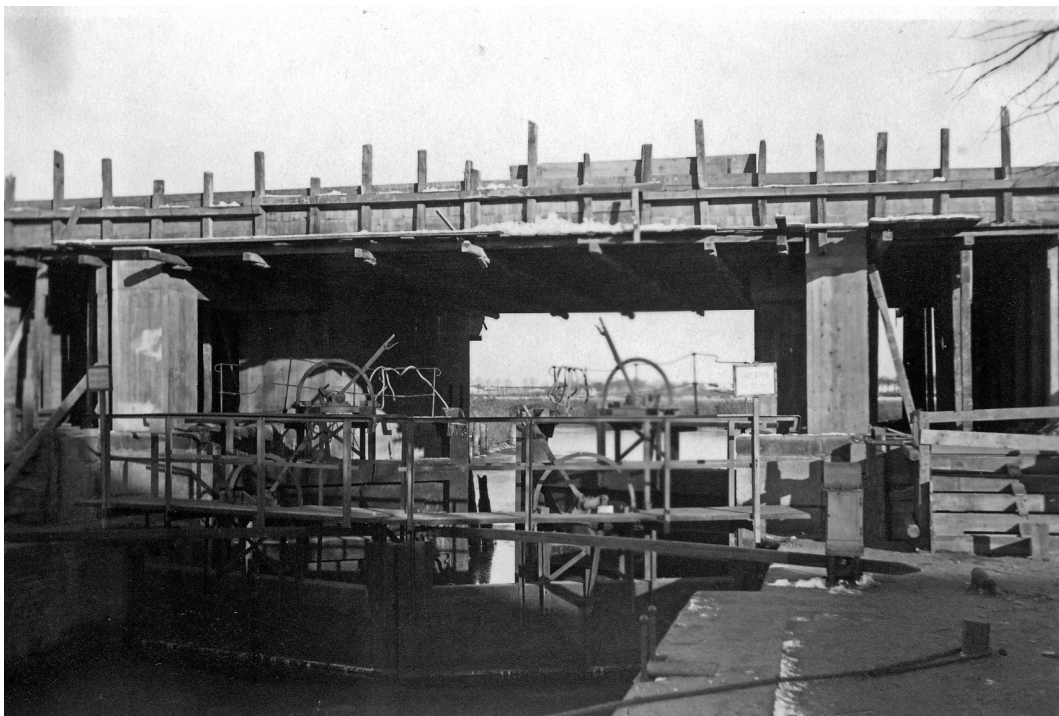


Abbildung 5: Bau der neuen Mühlendammbücke 1933, Archiv Bert Brinkmann



Abbildung 6: Eine der wohl letzten Schleusungen eines Ausflugsdampfers, die MS "Breitling", im Jahre 2005, Archiv Bert Brinkmann

Die bis dato eingesehenen Dokumente enden mit diversen Protokollen des Übergangs der Schleuse in die „staatliche Verwaltung und Unterhaltung durch das Reich“ (Anlage 6).

Dazu wird von einer Vereinbarung vom 23. März 1915 ausgegangen, die bisher nicht aufgefunden wurde.

Zur Aufarbeitung der Geschichte der Schleuse(n) am Mühlendamm in Rostock sind weitere, umfangreiche und fachlich fundierte Nachforschungen erforderlich, die u.a. Aufgabe von Studienprojekten der Universität Rostock und oder eines zu gründenden Vereins „Mühlendamm Schleuse e.V.“ sein können.

Aufgestellt 20. Juli 2015

Detlef Krause

Quellen:

- Stadtarchiv Rostock
- Geoportal Mecklenburg-Vorpommern
- www.brinckmannsdorf.de
- www.wsv.de
- Bildarchiv Bert Brinkmann

Anlagen:

1. Unterschriftensammlung (Deckblatt) Rostocker über für den Bau der Schleuse
2. Vortrag und Bitte des mecklenburgischen Kanalvereins, betreffend die Anlage einer Schleuse am Mühlendamm zu Rostock
3. Situationsplan
4. Bauzeichnung Kammerschleuse II
5. Planskizze zu den Funden beim Bau der neuen Freischleuse am Mühlendamm
6. Protokoll des Bauamtes der Seestadt Rostock v. 31. Juli 1920

An

G. G. Rath

hieselbst.

Die ganz ergebenst unterzeichneten Bürger und Einwohner der Stadt Rostock, von der Erwägung geleitet:

1. daß mit der Anlage der projectirten Schiffahrtsschleuse am hiesigen Mühlen-
damm der Anfang der Ausführung des projectirten Rostock-Berliner-Schiffahrts-
kanals gemacht wird, und daß auf das Zustandekommen dieses Unternehmens,
das für die Handels-, Schiffahrts- und Verkehrs-Interessen und den Wohlstand
der gesammten Einwohnerschaft Rostocks von hervorragender Bedeutung ist, die
Anlage der gedachten Schiffahrtsschleuse einen entscheidenden Einfluß üben wird;
2. daß die Ausführung dieser Schiffahrtsschleuse, auch ganz abgesehen vom projectirten
Rostock-Berliner-Schiffahrtskanal, für die lokalen Interessen Rostocks von größtem
Werthe ist; und
3. daß im Verhältniß zu den für unsere Stadt zur Frage stehenden großen
Interessen das zum Bau der Schleuse erforderliche Kapital als nicht bedeutend
erscheint, zumal da, wie anderweitig eingehend nachgewiesen, die Einnahmen
aus den Schleusenabgaben und die in Folge der durch die Schleusenanlage zu
erwartenden Steigerung des Schiffahrtsverkehrs eintretende Vermehrung der
städtischen Hafengelder, außer der Deckung der Betriebskosten, voraussichtlich

eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals selbst für den Fall herbeiführen werden, daß die freie Schifffahrt nicht über Bützow hinaus gewonnen werden sollte; —

schließen sich dem eingehend begründeten Gesuche des hiesigen Comités für die Anlage einer Schifffahrtsschleuse an E. E. Rath vom 30. November v. J. an und richten an E. E. Rath die ganz ergebenste Bitte:

die Anlage der projectirten Schifffahrtsschleuse am hiesigen Mühlendam auf Kosten der Stadt Rostock veranlassen zu wollen.

Mit größter Hochachtung empfehlen sich E. E. Rath

ganz ergebenst

Rostock, 6. August 1881.

№	Name.	Stand.	Straße.
1.	J. C. Haack & Sohn	Lithographie & Maschinenfabrik Baltische Str. 11	Lagerstr. 6 & 7
2.	H. Wilh. W. Knappe	Colonie'sches Geschäftsges.	Lagerstr. 11
3.	J. C. Peters	Lithograph	Lagerstr. 19
4.	H. Fühl	Papier- und Bücher	Lagerstr. 20
5.	H. Lembcke	Bücher	Lagerstr. 21
6.	J. Land	Glaser	Lagerstr. 22
7.	H. Jacobs	Lithograph	Lagerstr. 11
8.	Th. Kaiser	Lithograph	Lagerstr. 4
9.	C. Alshagen	Lithograph	Lagerstr. 2
10.	Carl Pundt	Buchhändler	Pimperst. 15
11.	G. Buddenhagen	Lithograph	Pimperst. 20
12.	E. Kütel	Klempner	Lagerstr. 21

Vortrag und Bitte

des

Mecklenburgischen Kanalvereins,

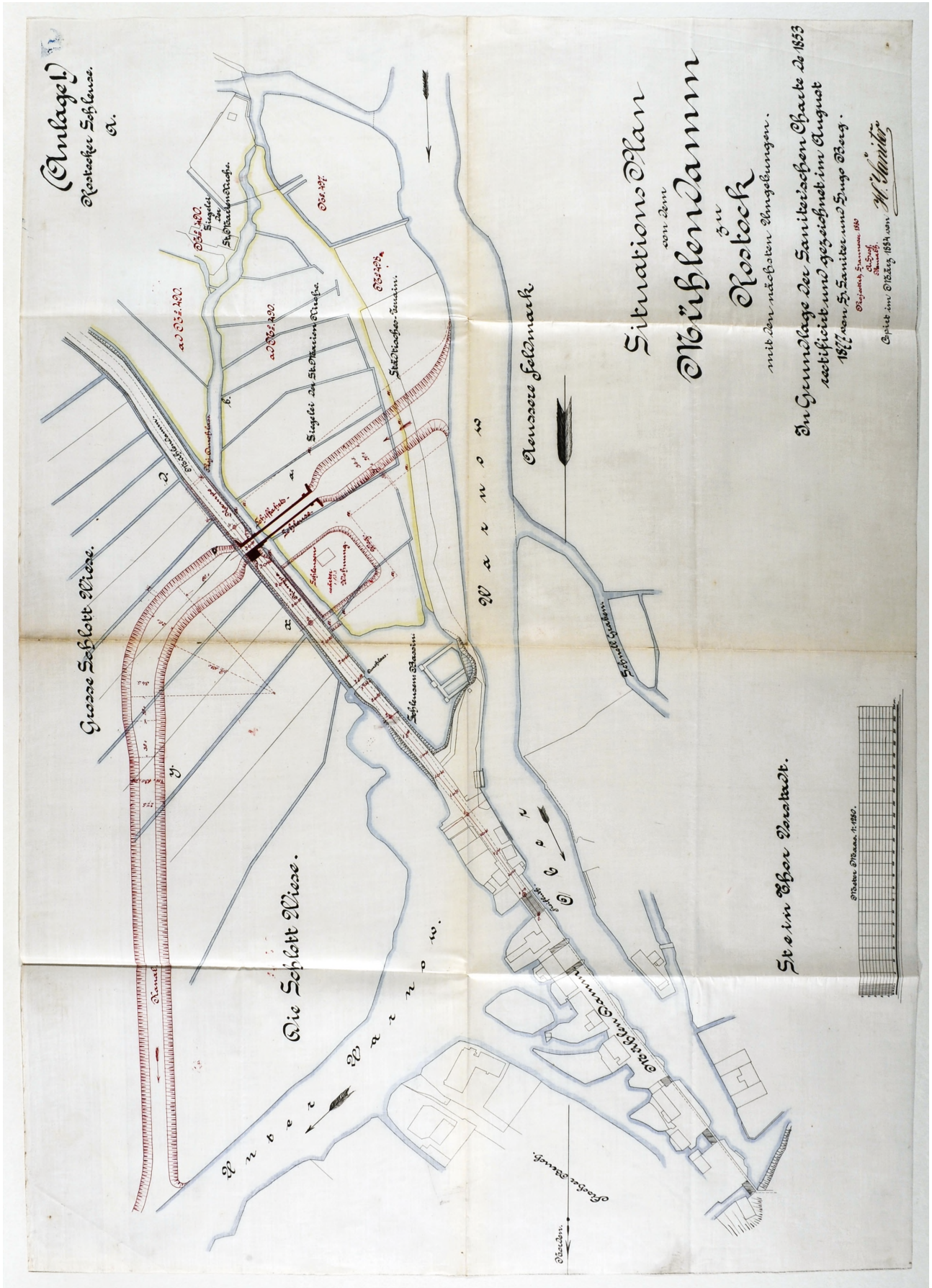
betreffend

die Anlage einer Fehleuse am Mühlendamms zu Rostock

Stoß.

Druck von Adler's Erben.

1882.

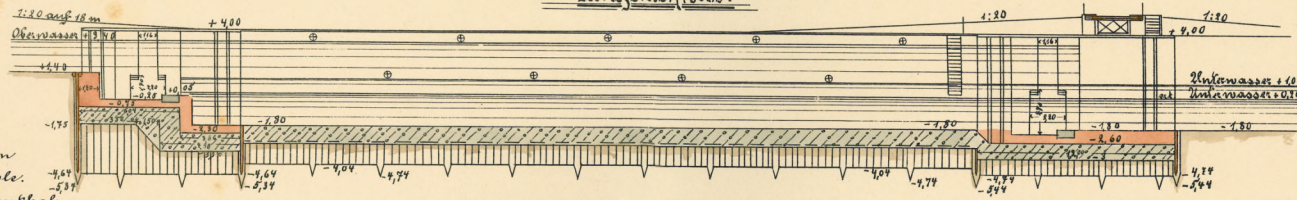


Schiffbrückenbauwerk Spitzloch - Gieskrone.

Hammerwerk II.

Blatt 12 a.

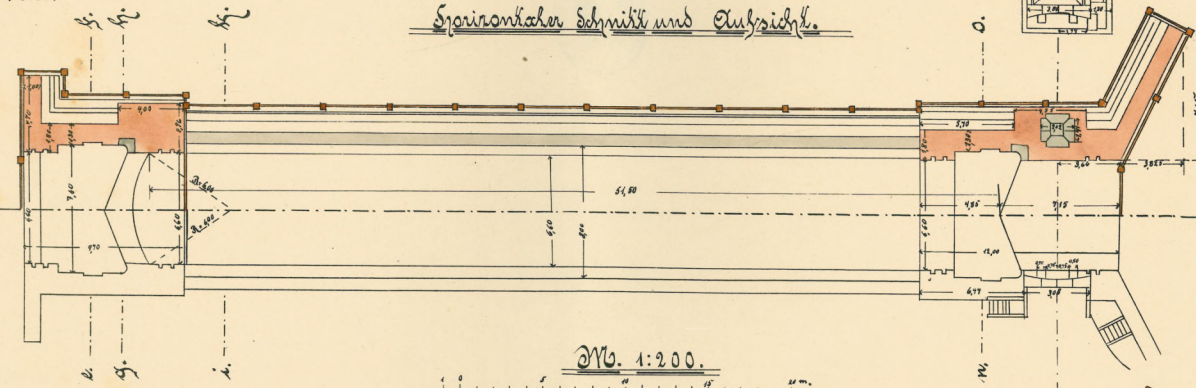
Längsschnitt.



- 22,5 cbm Spundbohlen
- 30,8 cbm Bundpfähle.
- 8,8 cbm kiefern Kantholz.
- 16 cbm eichen Kantholz.
- 53,26 qm eichen Bohlen, 5cm.
- 8,2 qm kiefern Bohlen, 4 cm.

- Brückenüberbau.
- 0,884 cbm kiefern Kantholz.
- 38,44 qm buchen Be- lag bohlen 8cm.
- 25,44 qm kiefern Bohlen 6cm.
- 0,1 qm kiefern Bohlen 4cm

Spirontaler Schnitt und Aufsicht.



- 2743 kg Schmiedeeisen.
- 87 kg Kleiseisenzug.
- 3081 kg Gusseisen.
- 94,05 kg Gusstahl.
- 41,01 kg Rotguss.
- Eisen des Brückenüberbaues.
- 6700 kg Schmiedeeisen.
- 1900 kg Legenzgewichte.
- 1200 kg Gusseisen.
- 8 kg Gusstahl.
- 36 kg Lagermetall.

Grundriss der Spundwand.



- 1078 cbm Beton.
- 866 cbm Ziegelmauerwerk.
- 130 cbm Rolloschichten und Ansichtsflochten.
- 942 cbm Felsenmauerwerk.
- 38 cbm Werksteine.

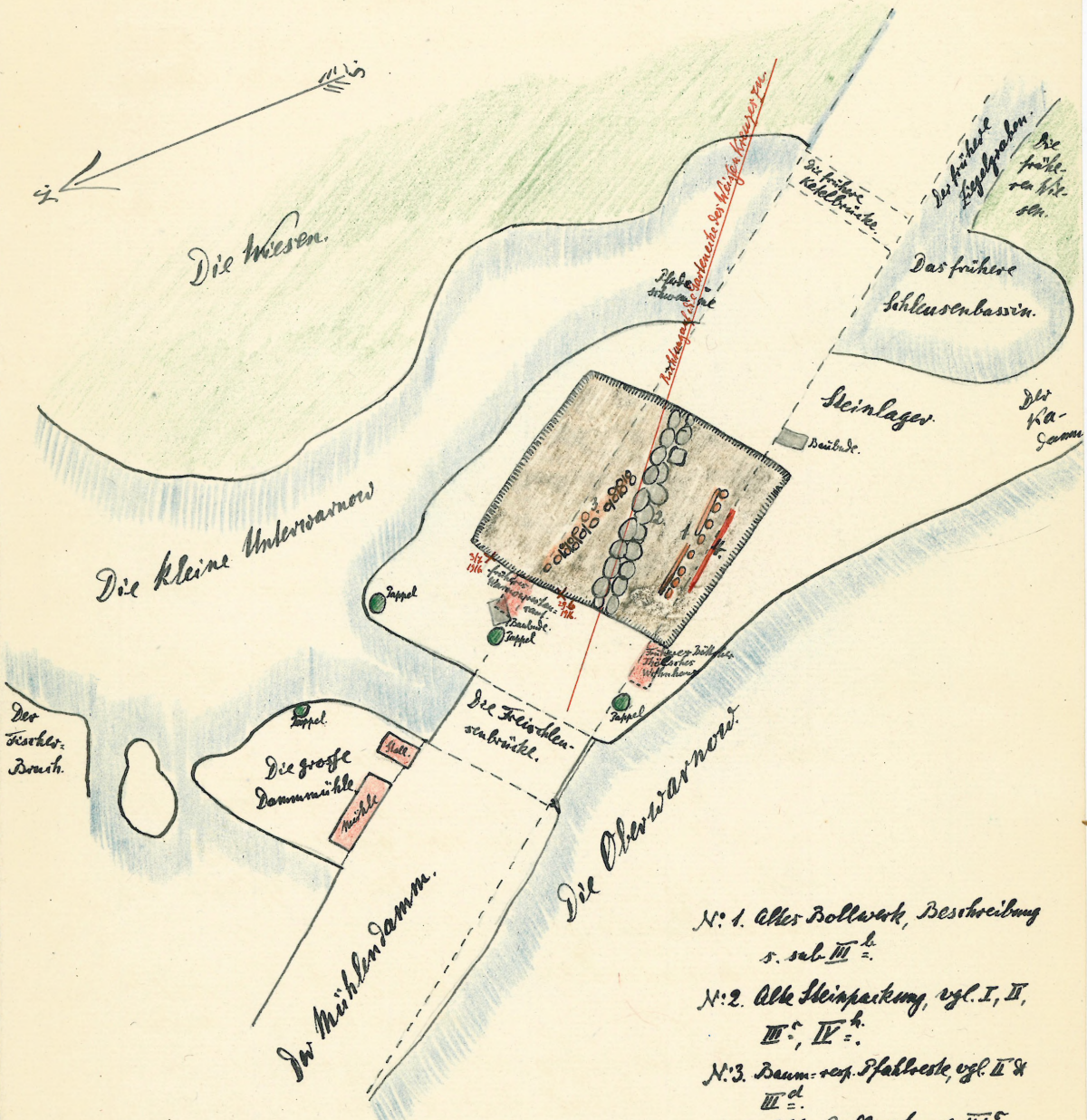
in A 5

St. Restock
(Vorstadt & Feldmark vor dem
Mühlenthor.)

Planskizze

zu den Funden beim Bau der neuen
Freiwehleuse am Mühlendamm, 1916.

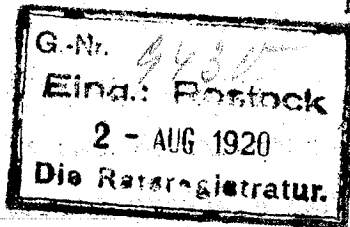
in



- N: 1. Altes Bollwerk, Beschreibung s. sub III^b.
- N: 2. Alte Steinparkung, vgl. I, II, III^c, IV^a.
- N: 3. Baum- resp. Pfahlreste, vgl. II & III^d.
- N: 4. Altes Bollwerk, vgl. IV^c.

^x 3/16 1916 ^x 29.6. 1916
Die Stellen von denen die beiden Photographien an den beh. Daten aufgenommen sind.

Rostock, den 31. Juli 1920.



Anlage 6

Betrifft:

Übernahme der Schiffahrtsschleuse
am Mühlendamm in staatliche Ver-
waltung und Unterhaltung.

59 F. III

60/59a III

121.

Paul.

2

Jan. Paulsen
See.
4/8. 20
JH

J. Rüdiger & Kollegen

Nach der Vereinbarung mit der Stadt Rostock vom 23. März 1915 geht die Schiffahrtsschleuse nach Ausführung der vereinbarungsmäßig von der Stadt herzustellenden Arbeiten auf die Regierung über. Nachdem diese Arbeiten ausgeführt sind, ist am 22. v. Mts. mit den Regierungsvertretern die anliegende Übergabe-Verhandlung gehalten. Zu den Abmachungen ist diesseits die Genehmigung des Rates vorbehalten, wie die Vertreter der Flußbauverwaltungs-Kommission sich die Zustimmung des Ministeriums reserviert haben. Hervorzuheben ist aus der Verhandlung die Übertragung der rot angelegten links- und rechtsseitig der Schleuse gelegenen Flächen, wobei wir den aus dem Protokoll ersichtlichen Vorbehalt gemacht haben. Die Übergabe dieser Flächen basiert auf dem Vergleich vom 7./23. Oktober 1918, wo die Stadt sich mit der Benutzung des Schleusenmeisterhauses nebst Zubehör in den Grenzen, in denen der städt. Schleusenmeister solche gehabt hat, durch die Flußbauverwaltungs-Kommission einverstanden erklärt hat. Die Schleusengeldaufkünfte, die solange von einem städt. Arbeiter eingenommen sind, sind am 27. d. Mts. ab 1. Juli d. Js. unter Leitung des Vertreters des Wasserbauamts Güstrow dem Schleusenmeister der Flußbauverwaltungs-Kommission

übergeben.

An
den R a t .
h i e r .

Anlage 7

Kommentare (Auswahl aus 14 Seiten – Stand 19.07.2015) der Unterzeichner der Petition „Rostock: Die Schleuse am Mühlendamm darf nicht zugeschüttet werden!“

Jeder Eigentümer eines Kulturgutes ist unter soziokulturellen Aspekten, der dritten Säule des Nachhaltigkeitsmodells, zum Erhalt und zur Beachtung kulturhistorischer Eigenschaften verpflichtet. Darüber wachen (zu recht) die staatlichen Organe auf Grundlage des dem öffentlichen Interesse dienenden Denkmalschutzes. Wenn die öffentliche Hand mit Kulturgütern nachlässig umgeht, sie nicht instandhält (dazu gehört nicht nur der Erhalt der Substanz oder deren Konservierung unter Erde für zukünftige archäologische Ausgrabungen, sondern auch der Erhalt des Umfelds und der Funktion, wie diese hier seit vielen Jahrzehnten durchgängig gewährleistet war) und so mit negativem Beispiel vorangeht, verliert sie an Glaubwürdigkeit. Jeder private Eigentümer wird sich anhand solcher Beispiele (die leider nicht nur vereinzelt vorkommen) viel leichter aus der Verantwortung ziehen können. Es droht die Gefahr, dass der Denkmalschutz insgesamt ausgehöhlt wird. Dabei haben wir gerade in Deutschland in den Nachkriegsjahren einen großen Teil historischer Substanz aus auf kurze Zeithorizonte angelegte finanztechnischen Überlegungen zum Gewinn weniger privaten Investoren nicht nur bei völlig missglückten "Altstadtsanierungen" verloren, die bereits wenige Jahre später zu teuren und ungeliebten Sanierungsfällen wurden. Auch in vielen Einzelfällen empfand man die historische Substanz als Ballast. Nicht selten wurde der Wert erst nach dem Verlust erkannt. Wie will die öffentliche Hand glaubwürdig bleiben, wenn sie die mittlerweile allgemein anerkannte Bedeutung historisch wertvoller Substanz, zu denen auch Bauten der Infrastruktur gehören, konterkariert?

Einbaumboote, Hebebrücke Schwan, Heinkel-Mauer(?)... es gibt etliche Beispiele bei denen die öffentliche Hand Baudenkmale aufgibt. Wie sollen wir als Planer bei den privaten Bauherren argumentieren, wenn derartige Beispiel im Raum stehen. Die Wiro verdient viel Geld mit der Entwicklung von Bauland und steht damit in direkter Kongruenz zur privaten Wirtschaft- das ist eigentlich nur zu rechtfertigen, wenn diese Erträge zum Beispiel auch in "unwirtschaftliche" aber bedeutsame Bauwerke investiert werden.

Was soll denn aus unserer Wassersportstadt werden wenn die Stadtverwaltung Millionen für die Verschandelung von naturnahen Uferzonen ausgeben wird, aber nicht mal die Schleuse instandsetzen kann bzw. will. Meiner Meinung nach sind die Kosten die genannt werden viel zu hoch angesetzt um das "Verständnis" der Bürger zu erhaschen.

Welch ein erbärmliches Armutszeugnis. Für völlig aussichtslose Olympiabewerbungen war und ist Geld im Überfluss da. Einem schlechten Drittligafußballklub werden Schulden erlassen und immer wieder Steuermillionen für Polizeieinsätze verschleudert und für hunderttausend gaffende Kreuzfahrttouristen, die kaum einen Euro in der Stadt lassen, dafür aber genauso viele Abgase erzeugen, wie ganz Warnemünde zusammen, ist auch Geld da. Wörter wie "Öko" und Gesundheitsland sollten wir aus diesem und vielen anderen Gründen besser in Zukunft nicht mehr verwenden.

Ich als gebürtiger Rostocker finde es traurig ,dass sogenannte "Bürgervertreter" nicht in der Lage sind sich für die Stadt und ihre Bewohner einzusetzen. Vielleicht sollten sie mal langsam aufhören Politik in eigener Sache zu machen und auf die auch kleinen Bedürfnisse ihrer Wähler einzugehen. Die Schleuse am Mühlendamm gehört zu Rostock genauso wie all die anderen Dinge die diese Stadt zu dem gemacht haben was sie ist. Die Beseitigung der Schleuse wäre wie ein neuer Mauerbau ,Zerstörung der Verbindung Ober-Unterwarnow. Oder ist das vielleicht ein neuer Versuch der Politik den Menschen die sich dort ihre Freizeit und Erholungsorte aufgebaut haben, zu zerstören. Vielleicht ist das aber auch nur mal wieder falsche Sparpolitik um die, soweit ich informiert bin, die jährlich

zugesagte Bereitstellung Unterhaltungskosten nach Fertigstellung der Schleuse, nicht einhalten zu müssen. Es ist schon traurig von dass von verantwortlicher seite unmittelbar Betroffenen über Jahre immer nur hingehalten werden, und jetzt noch das geplante endgültige aus. Ich appelliere an die Verantwortlichen, geht in euch, nutzt die Möglichkeit der Nutzung der gesamten Warnow (Kanuten, Sportboote, Wassersportler und all den Anderen) die die Nutzung ihrer Freizeit mit der Warnow verbinden, nicht einer großen Allgemeinheit.

Bin selber Eigentümer mehrerer denkmalgeschützter Bauten aus dem späten 19. Jahrhundert. Es kann nicht sein, daß nur Hanse und Mittelalter zählt. Geschichte gehört bewahrt, bevor sie mühsam wieder ausgegraben werden muss.

Rostock ist meine Heimatstadt! Und der Mühlendamm und die Schleuse gehören einfach zu Rostock! Die kann man doch nicht einfach zuschütten!!!

Mit dem Schließen erfolgt ein für unsere Trinkwasserqualität nicht unbedeutender Wasseraustausch. Der traditionell an der Warnow gelegene Wassersport erfährt eine weitere Einschränkung durch die Schließung der Schleuse. Rostocks Politik ist von wenig Weitsichtigkeit und Kulturausverkauf geprägt. Politik für Bürger? Fehlanzeige. Politik als Selbstverwirklichung und Tummelplatz der Eitelkeiten einiger weniger und nicht im Interesse des Allgemeinwohls.

Die Schleuse ist ein unersetzbares Teil der Kulturgeschichte Rostocks und zudem auch für die Naherholung wichtig.

Na toll, schon wieder ein schönes Stück Rostock zerstören und eine uralte Schleuse zuschütten.

Mir ist es wichtig, weil gerade erst die Brücke über die Schleuse für 2 Millionen Euro gebaut wurde. Würde man sie jetzt zuschütten, wäre keine Brücke mehr von Nöten gewesen. Das wäre dann absolute Steuergeldverschwendung!

...zumal sich mir dann nicht erschließt, warum die erst Ende letzten / Anfang diesen Jahres nach Jahren endlich fertig gestellte Brücke darüber gebaut wurde...

Weil es zum Himmel schreit >>>> das in m e i n e r Heimat-Stadt ... der Schildbürger-Oskar .. für Behörden - Irrsinn vergeben wird . Antrag : " MPU -Untersuchung " für Entscheidungsträger !!! . Was hilft ? Spruchbänder ans Rathaus ? Öffentliche Übergabe des " Schildbürger -Oskar" an Bürgermeister ??? !!! Am Rathaus - Werbe Aufsteller parken ...mit Hinweis auf diesen Ausfall / Anfall Spenden-Konto einrichten ...wo Mittel für solche Aktionen finanziert werden ...

Wir sind mit unserem Bootshaus seit 51 Jahren an der Oberwarnow. Wir haben dort mit unserer Familie die glücklichsten Jahre unseres Lebens verbracht. Konnten dort unsere Freiheit ausleben, die wir ja zu DDR Zeiten nicht hatten.. Abschalten vom Arbeitsstress, Kraft tanken für den täglichen Wahnsinn der Selbstständigkeit. Wir brauchten kein Malle oder Sylt, an der Warnow fanden wir das Paradies. Angeln, rudern, segeln, baden, Motorboot und Kanu fahren, dass wünsche ich mir auch für die Zukunft auf der Unter- und Oberwarnow, für meine Kinder und Enkelkinder.

Ich verstehe den ganzen betriebenen Aufwand der da in Erneuerung bzw. Sanierung vorgenommenen Brücke bzw. Schleuse nicht und welchen Zweck soll die Zuschüttung haben! Ich bin ein junger Mann und so was wie die alte Schleuse darf nicht zugemacht

werden.

Ich mag die Schleuse, sie gehört zum historischen Bestand von Rostock. Auch für die Bandbreite der touristischen Entwicklung ist sie wichtig, wir leben nicht nur von den Leuchttürmen. Ein vielschichtiges Rostock mit vielen Gesichtern sichert ein angenehmes Leben und Beachtung durch unsere Besucher aus aller Welt. Rostock, das Schleusentor zur Welt und zur Unter - Warnow!

..weil ich auch der Meinung bin, dass diese Schleuse unbedingt erhalten und saniert werden muss. Zuschütten (wiedermal die schnelle und billige Lösung) heißt Verbindungen kappen, die in der Vergangenheit mit viel Mühe und Vorausdenken hergestellt werden. An den nötigen Mitteln kann es meines Erachtens auch nicht liegen, wenn man erfährt (oder manchmal auch nicht) , für welche andere Dinge Gelder vom Bund, Land oder kommunal bereitgestellt werden.

In direkter Nähe der Warnow und der Schleuse bin ich groß geworden. Wir sind mit Paddel- und Ruderbooten durch die Schleuse gefahren und ich kenne auch noch den Gastschiffsverkehrsverkehr auf der Warnow mit der "Frauenlob" nach Schwaan. Es ist sehr bedauerlich, daß schon meine Kinder und meine Enkel die Oberwarnow nur noch von der Straße aus (wenn überhaupt) kennen. Es war - oh Wunder - auch Geld vorhanden, um alte Kanäle und neu erfundene Wasserläufe unterhalb der Petrikerche zu errichten. Das nur, um die an Häßlichkeit nicht zu übertreffenden, aber teuren Wohnblocks, gut zu verkaufen. Die Oberwarnow sollte für die Bevölkerung und den Tourismus von der Unterwarnow aus erreichbar sein - durch die Schleuse. Unsere nächsten Generationen müssen doch einen Bezug zu unseren Gewässern haben, damit sie von ihnen geliebt und geschützt werden! Es muß auch Geld für das Allgemeinwohl der Bewohner vorhanden sein und nicht nur für finanziell attraktive Neubauten.

Mir ist nicht klar, was in manchen Politikerköpfen vorgeht?! Erst wird mit sehr viel Aufwand eine Brücke gebaut, immer mit der Vorgabe, da ist eine Schleuse. Jetzt spielt man - die Regionalpolitik- mit dem Gedanken die Schleuse zuzuschütten! Da hätte doch eine "normale" Straße gebaut werden können! Wer jetzt die Schleuse zuschütten will, hat doch beim Brückenbau "Millionen versammelt". Was ist, wenn das "Schwerin" oder dem "Bund" oder Mario Bart auffällt und das versammelte Geld zurückgefordert wird? Nach dem Zuschütten ist dann auf Ewigkeit eine Schiffsverbindung in Richtung Schwaan passe!

Alles was schön und naturnah ist wird in Rostock plattgemacht, ob nun Gärten oder Warnow. Es geht nur noch um Geld und mit der Rostocker Heide im Hintergrund bleibt Rostock doch "grün", es ist wirklich schlimm, was da in Rostock verzapft wird!

Bin als Schüler vom Pionierschiff "Vorwärts" selber öfter durch die Schleuse gefahren. Tradition darf nicht sterben!!!

Auch im Sinne der Wasserregulierung und Selbstreinigung der Warnow und seiner Ufer finde ich es wichtig, die Schleuse zu erhalten bzw. zu sanieren, und damit den Wasserdurchfluß erhalten. Desweiteren ist gerade der sanfte Tourismus ein goldwerter Vorteil in Rostock und der Region. Dies erhöht den Lebenswert einer Stadt.

Es ist wohl die letzte Möglichkeit den Unsinn zu stoppen. Es kann doch nicht sein, dass die einzige und wichtige Schleuse zugeschüttet werden soll. Mehrere Jahre hatte man Zeit gehabt eine vernünftige Lösung zu finden, aber doch nicht genutzt. Ich sehe hier in erster Linie den Bund und die Landesregierung in der Pflicht. Die Schleuse ist wichtig für die Wassersportler, Boots-und Bootshausbesitzer und dem sanften Wassertourismus von

Bützow, Schwaan nach Rostock und zurück.

Es kann und darf nicht sein, daß hier Tatsachen geschaffen werden, die sich gegen die Vereine, Erholungssuchenden und aller Rostocker richtet. Ich fordere ein unabhängiges Gutachten und keine in den Raum geworfene Zahl. Meine Heimatstadt Rostock hat diese Politik nicht verdient!

Es ist schon seltsam wie der große maritime OB sein flüssiges Hinterland abschneidet.

Ich bin Abteilungsleiterin der Abteilung Kanu des RSV "Sturmvogel 1950" e.V. Unser Gelände liegt direkt an der Schleuse. Unsere Mitglieder finden das die Schleuse wieder betrieben werden sollte auch weil der Seitenarm der Warnow immer mehr verschlammmt und wir immer mehr Mühe haben werden auf Dauer unsere Boote ins Wasser zu setzen.

Rostock verliert mit der Schleuse am Mühlendamm eine Perspektive zur touristischen und vielleicht auch wirtschaftlichen Erschließung des Umlandes bis nach Schwaan. Rostock und sein Umland wird sich als Oberzentrum durch seine fortschreitende positive wirtschaftliche Entwicklung auch weiterhin zum Magnet für Neueinwohner entwickeln. Die Anbindung des Umlandes über die Warnow wird zukünftig an Bedeutung gewinnen, als Naherholungsziel und auch als Verkehrsader für die Umlandgemeinden.

Ich bin seit meiner Kindheit Kanute und bin einmal selber aktiv beim SV Breitling und als Vorstandsmitglied in enger Kooperation mit den anderen Kanuvereinen. Eine beschiffbare Verbindung gehört nicht nur aus Tradition zur Hansestadt, sondern auch mittel bis langfristig für die Entwicklung der touristischen Infrastruktur. Der Wassersport und hier rede ich nicht nur von Motorbooten, sondern von Muskelkraft betriebenen Fahrzeugen oder Solarbooten entwickelt sich immer mehr. Das zeigte auch der letzte Paddeltag der Hansestadt. Nicht alle dieser Wasserfahrzeuge sind so einfach mit einer Bootsschleppe zu transportieren. Sicherlich stirbt niemand doch der Wassersport unserer Stadt verliert an Qualität. Eine Schleuse zur Selbstbedienung ist meiner Meinung nach eine Alternative.

Ich möchte nicht nur die Zerstörung eines Industriedenkmal verhindern, sondern auch eine Zerstörung von Zukunftsaussichten touristischer und Freizeitmöglichkeiten.

Wir sind mehrmals durch diese Schleuse mit unserem Falboot gefahren, um aus der Warnow kommend auf dem Meer zu Paddeln. Es ist für Wasserwanderer ein total wichtiger Punkt. Ich denke städtebaulich versteht man die Wasserläufe gar nicht, wenn diese Schleuse weg ist! KLARES NEIN

...nicht auch noch die schleuse zu ... es ist schon genug mist gebaut worden in den letzten Jahren hier unten im petriviertel warnowgebiet!

wir sind ruderer aus Berlin und hin und wieder auch an der Ostsee, ich als hochseeangler sowieso. es kann nicht sein, dass eine solches -auch historisches- bauwerk dem verfall preisgegeben, bzw. eliminiert wird. bootfahrer, welcher art auch immer, haben leider keine Lobby. eine solche anlage ist doch letztlich auch für den Tourismus von Wichtigkeit. haben die verantwortlichen mal daran gedacht?

Die Schleuse am Mühlendamm muss erhalten bleiben, für eine sichere Verbindung zwischen Oberwarnow und Unterwarnow, für alle Sportler, Angler, Touristen und Freizeitkapitäne. Noch vor einigen Monaten hat sich unsere Hansestadt als Austragungsort von Olympischen Wettkämpfen im Wassersport beworben, dafür hätten wir Millionen investiert, aber wir Rostocker Sportfreunde stehen vor einer verschlossenen Schleuse, weil das Geld fehlt? Wir dürfen uns ein ganz besonderes Stück Rostock, nicht einfach

zuschütten lassen. ROSTOCK ohne GRENZEN! Petri Heil - Sport frei!

Ich habe früher in Rostock gelebt. Ich denke die Schleuse ist wichtig um die Verbindung von Ober und Unterwarnow zu erhalten. Ich verstehe, dass die Oberwarnow aufgrund von Naturschutzgebieten und Trinkwasserschutzgebieten nur Verkehr mit umweltfreundlichen Elektrobooten oder motorlosen Booten haben sollte. Wenn jedoch diese Verbindung zerstört würde, wird jeglicher umweltfreundlicher Bootstourismus auf der Oberwarnow in Zukunft unmöglich gemacht. Die Oberwarnow ist ein wunderbarer Kleinod und unberührte Wildnis wie man es kaum sonst in Deutschland mehr findet. Es wäre schön wenn dies weiten Teilen der Bevölkerung zugänglich wäre nicht nur den jungen Menschen, die über die Muskelkraft verfügen bis nach Bützow zu paddeln...

Wer jemals einen Fluss mit einem Boot befahren hat, kennt die Vorteile einer Schleuse. Eine Slipanlage ist kein Ersatz.

Als langjähriger Paddel-Freund kann man sich nur wundern, was alles so platt gemacht werden soll . . . Noch dazu, wo MV doch insbesondere auch vom Tourismus lebt.

Ich bin aktive Paddlerin und finde es sehr schade, dass ich keinen Zugang zur Ostsee mehr habe. Es besteht nur die Möglichkeit das Boot über die Straße zu tragen und auf der anderen Seite an einem Steg (sehr hoch) einzusetzen. Dies ist als Frau alleine gar nicht möglich. Für Rostock als Standort des Wassersports ist es beschämend, dass die Stadt die Problematik so lange vor sich hergeschoben hat und nun plötzlich die immensen Kosten in den Vordergrund rückt. Das Schaubild der Stadt wäre wieder mehr von naturverbundenen Paddlern geprägt, als von protzigen Motorbooten. Ist es nicht unser Aushängeschild "MV - das Land zum Leben" ?

Es ist wichtig, dass für Rostocker und die Urlauber die Möglichkeit z.B. solargetriebene Passagierschiffe nach Schwaan erhalten bleibt.

Die Schleuse am Mühlendamm dient seit Jahrzehnten der Erholung der Rostocker Bürger und auch des Tourismus. Die Alternative einer 300kg Slipanlage dient lediglich der Spaltung der Interessengemeinschaft. Speziell Kanuvereine auf der einen Seite, denen diese Lösung vllt genügt, auf der anderen Seite die Sportbootfahrer, denen eine 300kg Lösung nicht genügen kann. Nicht zuletzt wurde die darüber führende Verkehrsbrücke baulich so gestaltet, dass einer Sanierung der Schleuse nichts im Weg steht. Sollten die dafür verwendeten finanziellen Mehrkosten für die Brücke "umsonst" gewesen sein, ist es Betrug am Steuerzahler. Eine Hansestadt mit zugekippter Schleuse ist wie ein Hafen ohne Anleger.

Was wäre die "Hansestadt" Rostock ohne ihre Hobby Kapitäne und Bootsvereine ...es gehört zu Rostock und seinem Flair. Alles was diese Leute und Vereine sich über Jahrzehnte und Generationen aufgebaut haben darf nicht einfach so für null und nichtig erklärt werden !

Ich bin hier geboren und dort aufgewachsen. Habe immer im Flussbad gebadet und schwimmen gelernt. Gepaddelt sind wir auch immer durch die Schleuse. Und geangelt haben wir dort auch immer. Unfassbar das es einfach so passieren soll. Unglaublich.

Ich bin seit 1992 Mitglied in der Abteilung Kanu des RSV Sturmvogel. Mehrmals im Jahr bin ich durch die Schleuse in Richtung Stadthafen und Warnemünde gepaddelt. Mit einer Bootsschleppe könnte ich leben, aber es schränkt das zunehmende Wanderpaddeln

doch stark ein. Gerade die einzige Warnow-Schleuse gab den Paddlern ein besonderes Gefühl. Was soll mit den Bootshäusern der Motorboote passieren? Können die Eigentümer / Pächter nach Jahrzehnten der Nutzung alles in die Tonne drücken? Die finden doch niemals mehr einen ähnlichen Liegeplatz unterhalb der Schleuse!

Davon abgesehen, dass ein Kulturdenkmal vernichtet werden soll: Tourismus ist das wichtigste Standbein Mecklenburgs, da kann man nicht eine Schleuse für Wasserwanderer zuschütten.

Gertraud Haunschild (Papendorf) - 19.07.2015 17:21 Uhr

Es ist mir sehr wichtig, die Möglichkeit für eine echte Durchgängigkeit der Warnow (und sei es nur zeitweise beim Schleusen) unabhängig von dem Durchlass am Bagehl und vom Mühlendammwehr zu erhalten. Die Warnow als Fließgewässer und ihr Umfeld sind bis weit in den Landkreis Rostock hinein ein international nach der FFH Richtlinie geschützter sehr hochwertiger Lebensraum. Jegliche Veränderungen am Gewässer bedürfen unbedingt einer FFH-Verträglichkeitsprüfung!!! Die Problematik sollte unverzüglich mit den zuständigen Naturschutzbehörden erläutert werden. Bei der gesamten Diskussion, schon im Vorfeld der Brückenerneuerung, wurde stets nur über die Nutzungen (Sportboote, Angler usw.) diskutiert, das Gewässer als Lebensraum für z. B. Fische, Rundmäuler und Evertebraten blieb völlig unbeachtet. Als geborene Rostockerin, Enkelin des Fischers und Pächters der Warnow vom Mühlendamm bis Schwaan (bis 1951) sowie als Fischerei-Biologin und ehemalige Umweltplanerin bin ich strikt gegen die Verfüllung des Schleusenbereichs.