

Der Masurische Kanal – eine gigantische Technikruine im einstigen Ostpreußen

Juri Bardun – Krzysztof Stachowski

„Trifft man bei einem Ausflug durch die Region auf die Strukturen des Masurischen Kanals, so überkommt einen ein seltsames Gefühl. Angesichts seiner Dimensionen und seines Zustandes gerät man in Verwirrung und wird unweigerlich zum Ruinenforscher, dessen Fußstapfen in eine andere Welt führen. Leblose, gigantische Schleusen von beeindruckender Masse und technischer Finesse wirken wie Spuren einer anderen Zivilisation [Bild 1]. Beton und Stahl sind von makelloser Glätte – von tadelloser Qualität auch die unbedeutendsten Details wie Handläufe. Ein Potenzial, das regungslos, verwüstet und verlassen, der Zeit entrissen, vor sich hindämmert. Und allmählich bedecken Moos, Buschwerk und Bäume den einwandfrei gearbeiteten Beton.

Nur schwer kann man diese Welt mit alldem in Beziehung setzen, was uns im Alltag vertraut erscheint. Diese Objekte stehen in keinem Verhältnis zur Kaliningrader Welt der achtstöckigen Hochhäuser mit ihrem Kolorit der Chruschtschow-Ära, mit ihrem Kant-Grab und der

unvollendeten Brücke, die an ein Wohngebäude stößt.¹ Woher rühren diese Schleusen, und warum sind sie hier? Mein Alltag und der Kanal – zwei parallele Universen. Nach Hause zurückgekehrt findest du heraus, dass dieses erstaunliche Wasserbauwerk einmal eine schiffbare Route werden sollte, ein Verbindungsweg zwischen den Masurischen Seen und der Ostsee. Doch nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Wasserstraße durch die Staatsgrenze zwischen Russland und Polen zerschnitten. Heute ist es unmöglich, diesen Weg von Anfang bis Ende zu durchschreiten. Paradox.“ [1, 96-97]

Vorgeschichte und Bau des Kanals

Der Masurische Kanal – dieses grandiose Wasserbauprojekt stand für die logische Vervollendung der großflächigen Umgestaltung des Flussnetzes im nördlichen Ostpreußen. Begonnen hatte sie bereits im fernen Mittelalter.



Bild 1: Jahr für Jahr erobert die Natur einen Teil der gewaltigen Bauwerke zurück. Spitzentechnik von gestern wird zu Dschungelruinen von morgen.

Im Jahre 1395 hatten im Auftrag des Großmeisters des Deutschen Ordens Konrad von Jungingen die Arbeiten zur Begradigung und Verbreiterung des Flussbettes der Deime begonnen. [2, 122] Daraufhin wurde die Deime zwischen Tapiau und Labiau zu einem tiefen, schiffbaren Kanal. Dies war der erste praktische Schritt auf dem Weg zur Schaffung eines geordneten Flussschiffahrtsnetzes in Ostpreußen. Nach und nach wurden vier Jahrhunderte lang auch andere Flüsse begradigt und vertieft, gleichzeitig entstanden Schiffskanäle unterschiedlicher Größe. Mitte des 18. Jahrhunderts verbanden die Kanäle alle masurenischen Seen, und schon damals entstand die Idee, über den Pregel einen Schiffsweg zwischen den Masurenischen Seen und der Ostsee zu schaffen, wofür Samuel Suchodolec (Suchodolski), polnisch-litauischer Ingenieur in preußischen Diensten, mehrere Varianten erarbeitete. Der Königsberger Kammerpräsident Johann Friedrich von Domhardt plädierte für eine Wasserstraße, die den Mauersee mit dem Pregel über dessen Nebenfluss Angerapp verbindet. Die Bauarbeiten an der Angerapp begannen im Jahre 1764. Allerdings waren die Bauleute beim Begradigen und Vertiefen des Bettes dieses stark gewundenen und reißenden Flusses mit großen technischen Schwierigkeiten konfrontiert. Die zugewiesenen Mittel wurden knapp, und 1775 wurde das Projekt aufgegeben. [3]

Die Idee wurde wegen der anhaltenden europäischen Kriege, die Preußen direkt und indirekt betrafen, erst hundert Jahre später wieder aufgegriffen. 1862 erarbeitete man ein Wasserstraßenprojekt mit einer kürzeren Strecke als die Angerapp-Trasse, das hauptsächlich aus einem Kanal bestand (Projekt des Ingenieurs Lange-Lentze). Vom Mauersee kommend führte die Trasse bei Allenburg zum Fluss Alle, einem Nebenfluss des Pregels. Die 51,5 Kilometer lange Wasserstraße, Allenburger Kanal genannt, sollte aus sieben Abschnitten bestehen, dazwischen sechs Rollberge, über welche die Schiffe auf speziellen, von Seilen gezogenen Wagen auf Schienen befördert werden sollten, so wie beim damals bereits fertiggestellten Oberlandkanal. Auf diese Weise hätten Schiffe mit einer Verdrängung² von bis zu 100 Tonnen den Höhenunterschied von etwa 111 Meter zwischen dem Mauersee und der Alle überwinden sollen. Um den Kanal effizienter zu nutzen, sah das Projekt auch vor, ihm eine energetische Funktion zu geben und in den Fußbereichen der Roll-

berge Wasserkraftwerke zu errichten. Im Jahre 1874 genehmigte der preußische Landtag das Kanalprojekt und bewilligte neun Millionen Goldmark, wobei zunächst erwartet wurde, dass die Bauern umsonst Land für den Kanalbau zur Verfügung stellen. Aber die Bauern lehnten ab und verlangten spekulative Preise für ihre Grundstücke. Diese Ausgaben waren im ursprünglichen Finanzrahmen nicht vorgesehen – die von der Regierung zugewiesenen Finanzmittel erwiesen sich somit als unzureichend, wodurch sich die Koordination und die Förderung des Projektes in die Länge zog. Darüber hinaus hat sich mit dem Aufkommen der Dampfmaschine die staatliche Verkehrspolitik geändert, denn fortan setzte man vorrangig auf die Entwicklung der Eisenbahn. [4, 39] Bald wurde die Projektfinanzierung eingestellt, und der Bau des Kanals wurde gestoppt.

In den späten Achtzigerjahren des 19. Jahrhunderts gaben masurenische Bauern dem Kanalprojekt neuen Anstoß. Die Bauern waren an der prompten Lieferung ihrer landwirtschaftlichen Produkte in die nördlichen Gebiete Ostpreußens und darüber hinaus, im Tausch gegen Fertigwaren, Baumaterial und Kohle, über die Ostsee ins westliche Deutschland interessiert. Im Jahre 1892 wurde dem preußischen Parlament das neue Projekt für den Kanal, der nun den Namen „Masurisch“ erhielt, vorgelegt (Projekt Ingenieur Hess). Dieses unterschied sich vom vorherigen grundlegend, denn anstelle der Rollberge wurde auf der gleichen Trasse der Bau von sieben Schleusen – vertikalen Schiffshebwerken mit den nutzbaren Kammerabmessungen 45,0 X 6,5 X 2,0 Meter [5, 197] vorgeschlagen, die den Standards der Binnenwasserstraßen Deutschlands für Schiffe der Klasse Finowmaß³ mit einer Verdrängung bis 170 Tonnen entsprachen (Bild 2).

Dies hätte den Verkehr von Schiffen größerer Verdrängung und erhöhter Transportgeschwindigkeit ermöglicht und bei schnellem Durchschleusen die Kanalkapazität wesentlich erhöht, wobei weniger Energieaufwand erforderlich gewesen wäre als bei der Trockenförderung über Schienen. An den Kanal sollte auch ein Drainagesystem gekoppelt werden, das 19.000 Hektar Sümpfe und Feuchtgebiete trockengelegt und den Kanal in Dürre Jahren mit Wasser versorgt hätte.

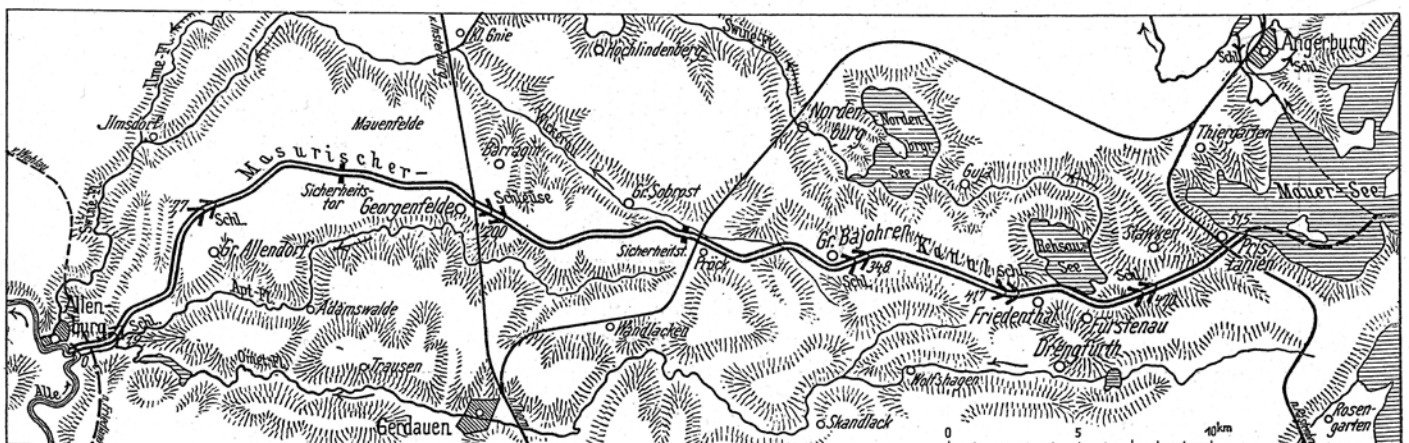


Bild 2: Der Verlauf des Masurischen Kanals nach dem Projekt des Ingenieurs Hess. Bei Fürstenau sollte die Trasse neben dem Rehsauer See verlaufen.

Doch wegen des Streites um die Entschädigungssummen für die vorgesehenen Baugrundstücke und aufgrund der Proteste von Bauern in den Flussauen der Alle, des Pregels und der Deime gegen den Bau von Staumauern mit Schleusen, bei deren Beschädigung Überschwemmungen drohten, musste auch dieses Projekt revidiert werden. Darüber hinaus gab es Befürchtungen, wegen der hohen Abflussrate vom Mauersee in den Kanal ($6 \text{ m}^3/\text{s}$) könne der Seewasserspiegel zu weit absinken, sodass dort, insbesondere im Sommer, der für die Schifffahrt erforderliche Pegelstand nur schwer zu gewährleisten sei und der Verkehr kanalaufwärts mit Schwierigkeiten zu kämpfen habe. [4, 41 ; 6, 64] Die erforderlichen Absprachen über Korrekturen des Projekts zogen sich rund 15 Jahre hin, während nach Beratung mit den Anwohnern der geplanten Baustellenbereiche Maßnahmen der Bodenmelioration und der rationellen Wassernutzung im Kanalgebiet vereinbart wurden.

Im Jahre 1907 wurde das neue Projekt dem preußischen Parlament zur Genehmigung vorgelegt. Im Gegensatz zum Vorgängerprojekt wurde die Kanaltrasse durch den Rehsauersee gelegt, und die Gesamtlänge des Kanals betrug 50,4 Kilometer. Dadurch konnte das künstliche Kanalbett um fünf Kilometer verkürzt und die Fläche der angekauften Grundstücke sowie der Umfang der Tiefbauarbeiten verringert werden. Auch wurde beschlossen, den Bau der Wasserkraftwerke aufzugeben und den Kanal auf seine Funktion als Transportader zu beschränken, das heißt den Zufluss aus dem See nur für die Schleusen zu verwenden. Außerdem wurde an den Flüssen Angerapp und Pisseck der Bau einiger Staudämme mit Schleusen vorgeschlagen, um hierdurch den Abfluss aus dem Mauersee zu regulieren und den Wasserstand sicherzustellen, der für den Verkehr von Schiffen der Klasse Finowmaß notwendig ist. Angrenzende Seen sollten in trockenen Jahren als Notreservoirs für den Mauersee dienen. Um den Wasserbedarf für die Schleusen zu reduzieren, wurde die Schleusenkonstruktion entsprechend angepasst. Ungeachtet dessen, dass in dem neuen Projekt die Anzahl der Schleusen auf zehn erhöht wurde, ließ sich der Wasserverbrauch pro Schleuse verringern, denn zwischen Ober- und Unterwasser verringerte sich die Fallhöhe; darüber hinaus wurden bei den Schleusen Sparbecken⁴ angelegt. So konnte auch der Zufluss vom Mauersee um die Hälfte (auf $3 \text{ m}^3/\text{s}$) gedrosselt werden. Daneben wurde die nutzbare Breite der Schleusenammern⁵ von 6,5 auf 7,5 und die Tiefe von 2,0 auf 2,5 Meter erhöht, was die Schleuse von höherklassigen Schiffen ermöglichte als es im vorherigen Projekt der Fall war, nämlich von Schiffen der Klasse Groß-Finowmaß⁶ mit

einer Verdrängung von bis zu 270 Tonnen. Auch der Kanal wurde auf 2,5 Meter vertieft. Gleichzeitig wurde der für die Schifffahrt nötige Wasserstand im Rehsauersee durch den Zufluss aus dem Mauersee über die Kanalschleusen geregelt. So konnten dank der originellen technischen Lösungen der deutschen Ingenieure die Gesamtbaukosten erheblich gesenkt und die technischen und wirtschaftlichen Parameter des Masurischen Kanals verbessert werden.

Die Schleusen erhielten die Namen der Siedlungen, in deren Nähe sie gebaut wurden, beginnend am Anfang des Kanals am Fluss Alle in der folgenden Reihenfolge:

- 1 – Mündungsschleuse Allenburg (Allenburg I)
- 2 – Bahnhofschleuse Allenburg (Allenburg II)
- 3 – Groß Allendorf
- 4 – Wilhelmshof
- 5 – Georgenfelde
- 6 – Langenfeld (Długopole)
- 7 – Klein Bajohren (Bajory Małe)
- 8 – Sandhof (Piaski)
- 9 – Unterschleuse Fürstenau (Leśniewo Dolne)
- 10 – Oberschleuse Fürstenau (Leśniewo Górne) [3]

Die ersten fünf Schleusen befanden sich im nördlichen Teil des Kanals, die Schleusen 6 bis 10 im südlichen (Bild 3).

Am 14. Mai 1908 verabschiedete das preußische Parlament eine endgültige Entscheidung über den Bau des Kanals und stellte dafür 16,515 Millionen Mark zur Verfügung. Und nachdem das Projekt in verschiedenen Behörden eingehend diskutiert worden war, begannen im April 1911 die Bauarbeiten. Das preußische Ministerium für öffentliche Arbeiten schuf in Insterburg zwei Abteilungen, die mit der Bauleitung und dem Investitionsma-



Bild 3: Anordnung der Schleusen am Masurischen Kanal und den Flüssen Pregel und Alle.

nagement im nördlichen und südlichen Teil des Kanals betraut waren. Der nördliche, 28 Kilometer lange Abschnitt, befand sich im Gebiet des Kreises Gerdauen und führte vom Fluss Alle zur Siedlung Pröck (heute nicht mehr vorhanden) an der Kreuzung des Kanals mit der Bahnlinie Gerdauen–Nordenburg. Das südliche Kanalsegment mit einer Länge von 22 Kilometern reichte von Pröck bis zum Mauersee. Am Kanalbau waren die Firmen Philipp Holzmann und Dyckerhoff & Widmann beteiligt, die über Erfahrungen beim Bau hydraulischer Anlagen verfügten. Der Nordteil wurde vorzeitig fertig, da das Gelände hier flacher ist und weniger Erdarbeiten erforderlich waren.

Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, wurden die Bauarbeiten gestoppt. Zu dieser Zeit waren etwa 75 Prozent der Aushubarbeiten fertig, und der Bau dreier Schleusen hatte begonnen.

Nach Kriegsende verlor Ostpreußen einen Teil seines Territoriums und wurde zur Exklave. Dies beeinträchtigte die für den Warenhandel wichtigen Verkehrsverbindungen zwischen der Provinz und Restdeutschland und hatte eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation zur Folge. Der Transitverkehr über Schiene und Landstraße wurde mit hohen Zöllen besteuert und durch Grenzkontrollen behindert. Hiervon unberührt blieb nur der interne Fluss- und Seetransit. Der Masurische Kanal passte von Natur aus gut in ein solches Transitsystem, was wohl eine entscheidende Rolle bei der Weiterführung der Baumaßnahmen spielte.

Im Jahre 1920 begann laut Beschluss des Reichsverkehrsministeriums, dem damals die Funktionen des Preußischen Ministeriums für Öffentliche Arbeiten übertragen worden waren, der Bau des Kanals aufs Neue. Doch schon 1922 wurde dessen Finanzierung wegen der schweren Wirtschaftskrise und der Hyperinflation sowie des Mangels an Qualitätszement zum Bau der Schleusen stark eingeschränkt, aber die Baustelle wurde aufrechterhalten. Zu jener Zeit waren bereits 20 Kilometer Kanalbett fertig ausgehoben, 10 weitere Kilometer befanden sich in Arbeit; der Bau der meisten Schleusen hatte begonnen und eine davon, Allenburg I, war schon fertig.

Trotz der Krise akzeptierte die preußische Regierung das kostspielige Projekt zur Modernisierung der Wasserbauten sämtlicher Schifffahrtsstraßen im Pregelbecken für Schiffe der Klasse Groß-Finowmaß nach den Normen für Binnenschifffahrtsstraßen in Deutschland. In den Jahren 1920 – 1924 wurde in der Stadt Wehlau ein Staudamm mit Umgehungsschleuse errichtet, um den Wasserspiegel der

Alle anzuheben. Von 1921 bis 1926 wurde das Flussbett des Pregels begradigt und vertieft und auf dem Abschnitt Wehlau–Insterburg entstanden sechs weitere Schleusen. Wie bei den Schleusen des Masurischen Kanals hatten ihre Kammern die Nutzmaße 45,0 X 7,5 X 2,5 Meter. Im Jahre 1926 wurde bei der Stadt Insterburg ein vier Kilometer langer Kanal und ein Hafen mit Liegeplätzen und Lagerhallen gebaut, wodurch die Gesamtstrecke des Pregels schiffbar wurde. [5, 1-39 ; 7 ; 9, 201-203] So wirkte sich der Bau des Masurischen Kanals unmittelbar auf die weitere Entwicklung des Schiffsverkehrs im Nordteil Ostpreußens aus. Gegen 1930 existierte bereits ein hoch entwickeltes System von Binnenwasserstraßen nach



Bild 4: Schifffahrtswege im nördlichen Ostpreußen in den frühen Vierzigerjahren des 20. Jahrhunderts.

deutscher Norm, welches den regulären Waren- und Passagierverkehr ermöglichte (Bild 4).

Ende 1929 brach eine beispiellose Weltwirtschaftskrise aus – der stärkste Schlag für die deutsche Wirtschaft. Von einer Fortsetzung der Arbeiten am Masurischen Kanal konnte nicht die Rede sein, und alle Baumaßnahmen wurden eingestellt.

Nach dem Ende der Krise kamen 1933 in Deutschland die Nationalsozialisten an die Macht, die ein Programm zur wirtschaftlichen Belebung Ostpreußens verkündeten. In Zusammenhang damit wurde beschlossen, den Bau des Masurischen Kanals fortzusetzen und bis Mai 1941 abzuschließen. Dies begann im Jahre 1934. Anfangs war, dank der ununterbrochenen Finanzierung und der stärkeren Mechanisierung der Erdarbeiten, das Arbeitstempo recht hoch. Im Jahr 1936 galt der Bau des Masurischen Kanals als das zweit teuerste Investitionsprojekt in Ostpreußen nach der Autobahn Berlin–Königsberg. Gearbeitet wurde Tag und Nacht. Im Winter wurde bei starkem Frost der Bau nur kurzzeitig unterbrochen, doch die Arbeiter waren



Bild 5: Baggararbeiten am Unterhaupt der Schleuse Georgenfelde im Jahre 1937. Auftraggeber: Bauamt für den Masurischen Kanal, Insterburg.

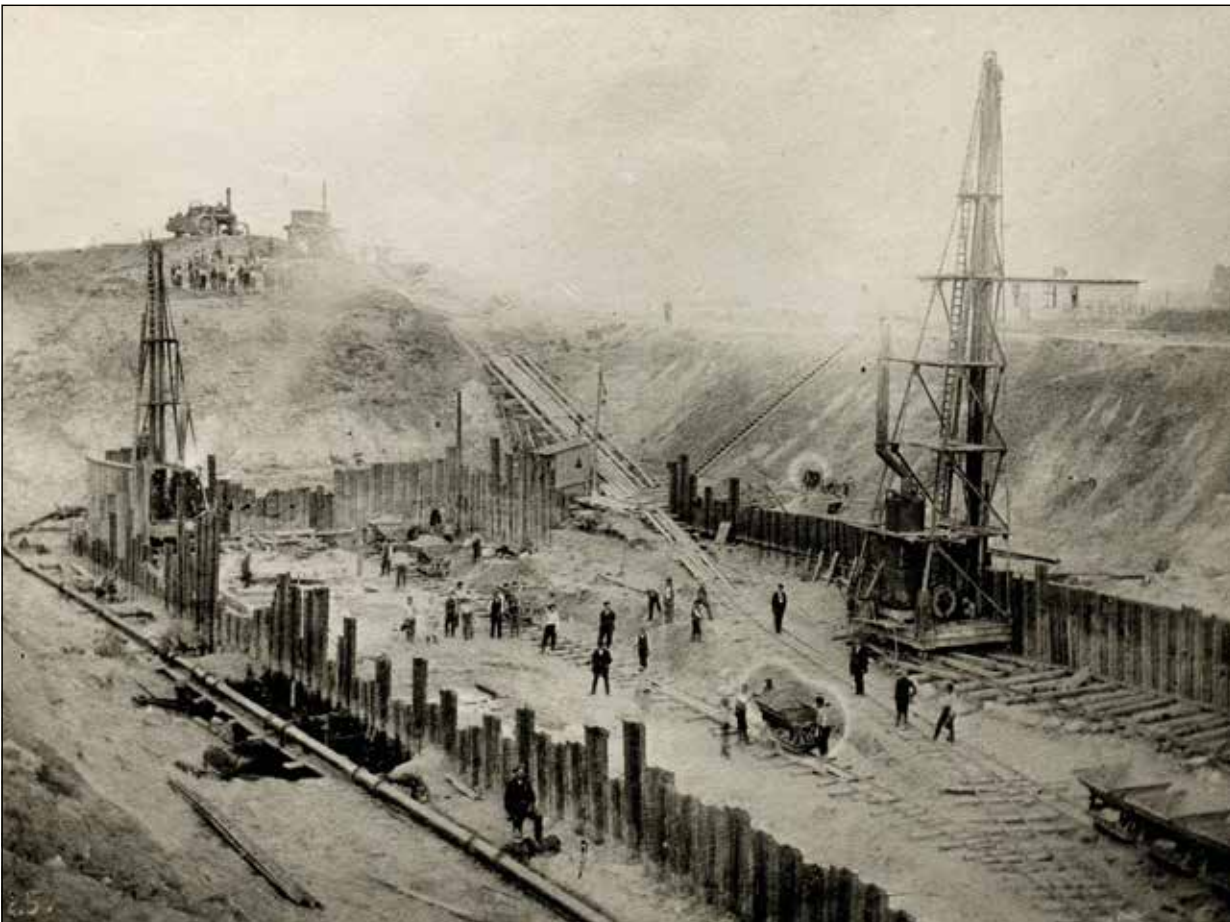


Bild 6: Bauarbeiten an der doppelten Schachtschleuse Fürstenau. [8, 218]



Bild 7: Fertiger Kanalaushub 2,6 Kilometer südöstlich der Schleuse Georgenfelde beim Sicherheitstor Nr. 1.



Bild 8: Erdarbeiten Los II im Auftrag des Bauamtes für den Masurischen Kanal, Insterburg. Leinpfadmauer bei km 25,75 westlich Sobrost mit Straßenbrücke Sobrost–Wandlacken.

nicht untätig und wurden in andere Unternehmensbereiche versetzt. Zu dieser Zeit wurden die wasserbaulichen Anlagen des Masurischen Kanals modernisiert; neue technische Lösungen und fortschrittliche Bautechnologien wurden eingeführt. Für die Erdarbeiten kamen erstmals Bagger zum Einsatz, und die Stahlteile wurden bei Herstellung und Montage geschweißt statt genietet. Um die Kanalkapazität zu erhöhen und den beidseitigen Verkehr zu gewährleisten, wurde das Kanalbett von 12 auf 23 Meter verbreitert. Dabei mussten Dämme neu gebaut sowie längere und höhere Brücken errichtet werden, deren Überbau nun nicht mehr aus Stahlbeton, sondern aus Stahl bestand. Gleichzeitig stellte sich die Frage, ob die bereits bestehenden Stahlbetonbrücken abgebaut und durch reine Stahlkonstruktionen ersetzt werden sollten. Aber am Ende wurde beschlossen, die schon vorhandenen Brücken zu erhalten, wobei man eine gewisse Verengung des Kanalbetts an den Brückenpfeilern in Kauf nahm. Die Bauphase um das Jahr 1937 ist in Photographien dokumentiert, die uns freundlicherweise Herr Dirk Bannick zur Verfügung stellte (Bilder 5 bis 8).

Entgegen der heutigen Meinung, der Kanalbau sei streng geheim verlaufen, weil angeblich U-Boote vom Typ U-2 darauf transportiert werden sollten, wurden das Kanalprojekt und dessen Umsetzung in deutschen und polnischen Fachzeitschriften ausführlich beschrieben und mit Anwohnern der Baugebiete diskutiert. Außerdem hätten solche U-Boote gar nicht durch die Schleusenkammern gepasst, denn ihre Länge (67 Meter) betrug das Andert-halb-fache der Nutzlänge der Schleusenkammern (45 Meter).

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 wurden Gefangene, Kriegsgefangene und ausländische Arbeiter aus den besetzten Gebieten zur Zwangsarbeit am Kanal herangezogen. Auch die paramilitärischen Arbeitskommandos des Reichsarbeitsdienstes (RAD) waren in die Arbeiten mit einbezogen. Doch der 1941 begonnene Krieg mit der Sowjetunion erforderte von Deutschland

die Mobilisierung aller wirtschaftlichen, materiellen und menschlichen Ressourcen. Wegen Mangels an Baumaterial und an Arbeitskräften, die zum Bau von Bunkern des Hauptquartiers des Oberkommandos der Wehrmacht im Dorf Mauerwald und Hitlers Wolfsschanze bei Rastenburg abkommandiert wurden, verlangsamte sich der Kanalbau. Und im Jahre 1942, nach dem radikalen Umschwung an der Ostfront und dem Beginn der sowjetischen Offensive, wurde er vollständig eingestellt. Zu diesem Zeitpunkt waren der Kanal und seine Technikbauten zu etwa 70 Prozent fertig. Im Nordteil des Kanals standen schon fast alle fünf Schleusen, im Südteil war nur die Schleuse bei Sandhof fertig; die anderen Schleusen waren zu 15 bis 65 Prozent fertiggestellt. Das gesamte Kanalbett im nördlichen und abschnittsweise auch das im südlichen Teil war bereits in der vorgesehenen Tiefe von 2,5 Meter mit Wasser gefüllt. Außerdem waren 33 der 35 geplanten Straßenbrücken, 6 Eisenbahnbrücken, 16 Häuser für Wartungspersonal und Schleusenwärter und alle 36 Düker⁷, die unter dem Kanalbett hindurchführten, gebaut. [3 ; 4, 53 ; 9, 203]

1944 stießen sowjetische Truppen in das Gebiet Ostpreußens vor. Obwohl der Kanal und seine bis zu 12 Meter hohen Dämme für die vorrückende Rote Armee an sich schon ein schwer zu überwindendes Hindernis darstellten, legte die Wehrmacht zusätzliche, mit Stacheldrahtverhau, Gräben und MG-Ständen und bei den Brückenzufahrten auch mit Panzerigeln und Betonhöckern versehene Verteidigungslinien an. Wahrscheinlich hat die deutsche Verwaltung des Masurischen Kanals auch alle Maßnahmen ergriffen, um bei Beschädigung der Schleusen während der Kampfhandlungen eine katastrophale Flutung des Kanals zu verhindern. Für diesen Fall wurden zusätzlich Sicherheitstore installiert (Bild 9) und das Obertor⁸ sowie die Sperrschieber⁹ der bereits fertiggestellten Schleuse Sandhof im geschlossenen Zustand verammelt, ebenso das Sicherheitstor¹⁰ am Ablauf aus dem Rehsauer See. Anfang 1945 sprengte die Wehrmacht auf ihrem Rückzug sämtliche Brücken über den Kanal, mit



Bild 9: Sicherheitstor Nr. 2.

Ausnahme einer Straßenbrücke im Nordteil (Bild 10). [9, 202] Dagegen blieben alle Schleusen, Sicherheitstore, Fangedämme¹¹ und Kanaldämme an den schon mit Wasser gefüllten Abschnitten unberührt – durch die Kämpfe wurden sie praktisch nicht in Mitleidenschaft gezogen, wahrscheinlich aufgrund des gesunden Menschenverstandes der Kriegführenden, da es in der Kanalzone immer noch ortsansässige Einwohner und Flüchtlinge gab. Daher hat die katastrophale Überflutung des Gebietes nicht stattgefunden.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Kapitulation Deutschlands wurde Ostpreußen auf Beschluss der Potsdamer Konferenz von 1945 als Verwaltungseinheit aufgelöst und sein Territorium zwischen der Sowjetunion und Polen aufgeteilt. Von nun an

Bild 10: Die einzige von der Wehrmacht nicht gesprengte Brücke am Masurischen Kanal. Sie befindet sich auf dem Gebiet des heute nicht mehr vorhandenen Weilers Mauenwalde.



zerschnitt eine Staatsgrenze den Masurischen Kanal; sie machte nicht nur einen Strich durch den Kanal selbst, sondern auch durch die Idee als Ganzes. Es gab kein ganzheitliches Organisationssystem mehr mit Spezialisten und technischer Dokumentation, mit materiellen und technischen Ressourcen. Damit der Masurische Kanal als Transportweg hätte funktionieren können, wäre der Ablauf großer Wassermengen von den Masurischen Seen bis zur Alle entlang einer Kette von Schleusen nötig gewesen. Aber in einem unvollendeten Kanal war das unmöglich, und ebenso wenig kam eine Fortführung des Kanalbaus bei zunehmendem Substanzverfall in der Nachkriegszeit und der getrennten Eigentumslage infrage.

Damit endete dieses einzigartige Projekt, das jahrhundertlang die Vorstellungskraft vieler Generationen in Ostpreußen inspirierte... Doch der Kanal ist nicht verschwunden, er existiert auch heute noch. Nur hat ein anderer Abschnitt seiner Geschichte begonnen, die Episode der Nachkriegszeit. Sie ist nicht minder dramatisch und enthält viele Rätsel, die ihrer Lösung harren. Denn die Beschreibungen einzelner Ereignisse in der Nachkriegsgeschichte des Kanals, insbesondere auf russischem Gebiet, haben lediglich den Charakter einer möglichen Version, oder sie wurden anhand verfügbarer Archivdaten, Augenzeugenberichten und auch unserer eigenen Untersuchungen der verbliebenen hydraulischen Strukturen des Masurischen Kanals rekonstruiert. Leider fehlen zur Bestätigung einiger Versionen noch die entsprechenden Dokumente. Vielleicht werden sie nach Ablauf der Lagerzeit klassifiziert oder vernichtet.

So begann jeder der beiden Teile des Kanals sein eigenes Leben zu leben, mit vielen Ähnlichkeiten in den 1940er und 1950er Jahren, jedoch einer unterschiedlichen Entwicklung in den nachfolgenden Jahrzehnten.

Zeitraum zwischen 1945 und dem Ende der 1950er Jahre

Unmittelbar nach Kriegsende wurde der Teil des ehemaligen Ostpreußens, der nach der vorläufigen Vereinbarung der Siegermächte als polnisch galt, „schon vor der Demarkation und der anschließenden Grenzziehung“ [11, 203-220] von polnischen Einwanderern besiedelt. Doch wurde damals mit der Begründung, die Frage der Demarkation sei noch nicht auf zwischenstaatlicher Ebene geklärt, die vorläufige Grenze im Zeitraum September–Oktober 1945 durch die unbefugte Entscheidung von Kommandeuren einzelner Teile der Sowjetarmee ins Innere des polnischen Territoriums verschoben, [12] und „die polnischen Behörden mussten dort die Belegschaft der neugeschaffenen Regionalverwaltungen und die Siedler umgehend evakuieren“. [11, 203-220] All diese Vorgänge beeinflussten natürlich auch die Grenzziehung am Masurischen Kanal. Gegen Ende 1945 war sein polnischer Teil fast 15 Kilometer kürzer.

Ungeachtet dessen wurde bereits im November 1945 in der polnischen Stadt Giżycko (Lötzen) die Staatliche Wasserbehörde (PZW) gegründet, die für die Masurischen Seen und den polnischen Teil des Masurischen Kanals auf 20,4 Kilometer Länge zuständig war. Im Frühjahr 1946 begann man mit der Einstellung technischen Personals, welches in den schleusennahen Häusern aus der Vorkriegszeit untergebracht wurde. Auf diese Weise wurde die Wartung der einzigen intakten Schleuse Piaski (Sandhof, Bilder 11 und 12) sowie des davor befindlichen Sicherheitstores organisiert, ebenso die Bewachung aller Wasserbauten des Masurischen Kanals und der übriggebliebenen deutschen Baumaschinen, die nicht schon als Kriegstrophäe in die Sowjetunion exportiert worden waren.



Bild 11: *Kammer der Schleuse Piaski (Sandhof).*



Bild 12: *Unterhaupt-Torantrieb der Schleuse Piaski (Sandhof).*

Gleichzeitig begann unter Beteiligung des Woiwodschaftsamt des Polnischen Eisenbahn und der polnischen Bezirksverwaltungen die Beseitigung der Trümmer gesprengter Brücken aus dem Kanalbett und danach die Wiederherstellung der Brücken an den wichtigsten Verbindungswegen für den Personen- und Warenverkehr. Von den zwei Eisenbahnlinien, die den südlichen Teil des Masurischen Kanals überquerten und unmittelbar nach dem Krieg von den sowjetischen Eisenbahntruppen abgebaut worden waren, wurde nur die Linie Węgorzewo-Kętrzyn (Angerburg-Rastenburg) samt stählerner Brücke repariert. Dagegen wurde die Bahnlinie Nordenburg-Skandau nicht wiederhergestellt (Bild 13); im Herbst 1945 befand sich nämlich Nordenburg, das bereits von Polen bewohnt gewesen war, infolge der unbefugten Grenzverschiebung durch die sowjetischen Militärbehörden im

Sondermilitärdistrikt¹², und die gesamte polnische Bevölkerung der Stadt war weit in das polnische Gebiet hinein vertrieben worden. [12] Die Bögen der gesprengten Eisenbahnbrücke liegen bis heute im Kanalbett. Dagegen waren die Trümmer der Straßenbrücken Ende der Sechzigerjahre fast vollständig geräumt, wobei nur drei von zehn Brücken wiederhergestellt wurden. Gleichzeitig wurden Fangedämme bei vier unfertigen Schleusen sowie Düker und Siphons¹³ in Verbindung mit dem angegliederten Meliorationssystem von PZW-Kräften repariert und verstärkt.

Im russischen Teil des ehemaligen Ostpreußens, dem Sondermilitärbezirk, wurden ab dem 9. Juli 1945 alle Angelegenheiten der zivilen Verwaltung und des Nachkriegsumbaus einschließlich der Frage der deutschen Restbevölkerung von den Militärbehörden entschieden. [10, 62-67] Nur ein Jahr später, mit der Bildung der Oblast¹⁴ Königsberg/Kaliningrad, entstanden hier die Anfänge einer zivilen Verwaltung, und der Zuzug sowjetischer Siedler begann. Mitte 1946 wurde im Kaliningrader Gebiet der „Kaliningrader technische Streckenabschnitt des Ministeriums der Flussflotte der UdSSR“ (heute „Wasserstraßen- und Schifffahrtsbezirk Gwardesjk [Tapiau]¹⁵“) gegründet, und der Kanal wurde als Wasserweg vermutlich in dessen Zuständigkeit übertragen. Wie in Polen hat man auch hier damit begonnen, in erster Linie die zerstörten Brücken wiederherzustellen. Bis Anfang der 1950er Jahre wurden provisorische Straßenbrücken aus Holz (anstelle 18 zerstörter Brücken nur vier) errichtet, darunter solche, die in Schleusen integriert wurden, sowie eine von drei Eisenbahnbrücken, die vor dem Krieg bestanden hatten, nämlich diejenige auf der Linie Insterburg-Preußisch Eylau. Die beiden anderen Eisenbahnlinien wurden unmittelbar nach dem Krieg abgebaut und in der Folgezeit nicht wiederhergestellt.

Nach der Deportation der deutschen Bevölkerung im Zeitraum 1947 – 1948 lag das Land auf beiden Seiten der Grenze brach. Viele Siedlungen waren entvölkert und ihre Zufahrtsstraßen bedeutungslos. Die zerstörten und verlassenen Häuser wurden bald in Backsteine zerlegt. Von den 30 Siedlungen, die sich vor dem Krieg um den Nordteil des Kanals herum befunden hatten, sind nur vier übriggeblieben, und zwar Druschba (Allenburg), Nowobijskoje (Friedrichswalde), Oserki (Georgenfelde) und Saretschenskoje (Sobrost), und die Wasserbauten des sowjetischen Kanalsegments wurden praktisch dem Verfall preisgegeben.



Bild 13: Überreste der Eisenbahnbrücke auf der einstigen Linie Nordenburg–Skandau.

Im Jahre 1954 berieten in Kaliningrad erstmals polnische und sowjetische Fachleute über die Überprüfung des technischen Zustandes der Schleusen und eine mögliche Wiederherstellung des Masurischen Kanals für die Schifffahrt sowie über die Nutzung des Abflusses aus den Masurischen Seen. Im Kaliningrader Gebiet waren die Schleusen bis dahin noch grundsätzlich funktionsfähig, und der Kanal war mit Wasser gefüllt. Erinnerungen der Bewohner des Dorfes Druschba (Allenburg) zufolge führen im Kanal Boote umher, auch wurden Fische darin gefangen. Für den Verkehr größerer Schiffe war es jedoch erforderlich, den Kanal von den Trägern der gesprengten Brücken zu bereinigen. Wahrscheinlich wurden Pioniereinheiten der Sowjetarmee mit dieser Arbeit betraut, denn sie verfügten über entsprechende Techniken und Sprengmaterial. Die Trümmer der Stahlbetonbrücken wurden zerstückelt und geborgen; ihre Schutthalden liegen heute noch herum. Die Träger der Stahlbrücken wurden zersägt und entfernt.

Gleichzeitig wurden die hölzernen Behelfsbrücken durch Stahlbeton- und Stahlbrücken ersetzt und jene Gerätschaften ausgebessert oder ersetzt, die im Krieg beschädigt worden waren und nicht mehr zu gebrauchen waren. Als jedoch beim Bau einer neuen Straßenbrücke bei der ältesten Schleuse des Masurischen Kanals (Allenburg I in Druschba) ein neuer, breiterer Stahlträger eingebaut wurde, wurde dort eine Ecke des Unterhaupt¹⁶ abgetrennt,

wobei das Schütz¹⁷ funktionsunfähig wurde, welches den Wasserdurchlauf der Schleuse regelte. Daraufhin wurden die weiteren Arbeiten zur Wiederherstellung des sowjetischen Teils des Masurischen Kanals eingestellt.

Nach langwierigen Verhandlungen wurde schließlich 1957 der Grenzvertrag zwischen der UdSSR und der Volksrepublik Polen ratifiziert. Danach wurde in der Kaliningrader Oblast die Demarkation an Ort und Stelle vollzogen, und mit der Errichtung von technischen Grenzsicherungsanlagen mit einem Sicherungstreifen und Stacheldrahtzäunen wurde begonnen. Der Masurische Kanal wurde durch einen Erdwall mit vergitterten Durchflussröhren versperrt. Eine grenzüberschreitende Schifffahrt war von nun an unmöglich, und durch den Stau kam es auf polnischer Seite des Grenzgebiets einmal zu einer größeren Überschwemmung.

Im Jahr 1958 fand in Warschau eine Konferenz von Vertretern des Ministeriums für Wasserstraßen und Schifffahrt Polens und des Ministeriums für Wasserstraßen der UdSSR statt, bei der man die Wiederherstellung des Masurischen Kanals als Transportweg für unzweckmäßig und „für beide Seiten ohne erkennbares Interesse“ erachtete. Nichtsdestoweniger wurde vorgeschlagen, die Wasserbauten am Kanal zu erhalten. Doch die Arbeiten zur Wiederschiffbarmachung des Kanals wurden auf beiden Seiten der Grenze nun endgültig eingestellt.

Zeitraum zwischen dem Beginn der 1960er Jahre und 1990

Einen weiteren Einschnitt im Schicksal des russischen Kanalsegments bedeuteten die Sechzigerjahre. Vor etwa 55 Jahren verschwand dort plötzlich das Wasser. Davon zeugen zwei Tatsachen: Etwa 55 Jahre alt sind die ältesten Bäume, die im trockenen Teil des Kanals wachsen. Und im 1967 gedrehten sowjetischen Film „Frühling an der Oder“ ist deutlich zu erkennen, dass an der Georgenfelder Schleuse das Obertor fehlt und das Wasser direkt von der Schwelle des Oberhauptes in die Kammer strömt, so wie es auch heute der Fall ist – das heißt, dass im Kanal schon damals kein Wasser mehr gestaut war.

Durch natürliches Austrocknen oder Leckwasserverlust aus den Schleusen, die nicht mehr gewartet wurden, lässt sich das Verschwinden der riesigen Wassermassen kaum erklären. Man kann davon ausgehen, dass angesichts der Beschlüsse der Warschauer Konferenz von 1958 und dem Unvermögen, die zur Wartung und zum Erhalt der Schleusen und anderer Wasserbauten notwendigen Reparaturen durchzuführen, die sowjetische Seite beschloss, den Masurischen Kanal auf ihrem Gebiet als Transportweg endgültig aufzugeben. Um dies zu untermauern, reichte es, sämtliche Schleusen zu öffnen und das Wasser abzulassen, ganz nach der Logik „kein Wasser – kein Kanal“. Diese Version wird auch von älteren Be-

wohnern des Dorfes Druschba (Allenburg) bestätigt, die Mitte der 1960er Jahre eine Serie von Wasserentleerungen durch die Schleuse Allenburg I beobachtet haben und von einer Überflutung der angrenzenden Ländereien berichteten.

Auf diese Weise wurde zu Beginn der 1970er Jahre der russische Kanalteil seiner Identität beraubt. Niemand kümmerte sich mehr um den Kanal; die technische Ausstattung der Schleusen verrostete und verkam – und die Natur fand neuen Lebensraum: Im Kanalbett und auf den Dämmen begannen Bäume und Sträucher zu wachsen. Bald erlaubte der geringe Wasserzustrom aus Drainagegräben und Bächen Bibern den Bau einer Reihe von Dämmen im Kanalbett, das sich mancherorts bis zu einer Tiefe von etwas weniger als einem Meter mit Wasser füllte (Bild 14). Bei Niedrigwasser versumpfte das Kanalbett und verschilfte. Mit zunehmender Bewirtschaftung der umliegenden Ländereien begannen die Kolchosen und Forstbetriebe eigenmächtig, Durchfahrten durch den Kanal anzulegen, unter denen sie Röhren verlegten. Um das entwässerte Kanalbett besser durchqueren zu können, wurden an einigen Stellen Dämme durchschnitten. Mehrere Düker und praktisch alle Siphons wurden beschädigt oder zerstört. Dies schädigte den Wasseraustausch zwischen dem Kanal und dem Meliorationssystem und führte in vielen Fällen zu Überschwemmungen und zur Versumpfung der Umgebung. In einem Fall versperrte der Kanaldamm einem Bach, der durch einen verstopften



Bild 14: Biberdamm im russischen Teil des Masurischen Kanals. Im Hintergrund die Überreste des Sicherheitstores Nr. 1 (vergleiche Bild 7).

Düker unter dem Kanal durchfließen sollte, den Weg. Auch hier wurde ein Durchstich durch den Damm geschaffen, um das Wasser eines sich bildenden Teiches in den Kanal abzuleiten.

Wahrscheinlich verschlechterte sich damals auch der technische Zustand des Pregels. Dies führte zur völligen Einstellung der Fracht- und Passagierschiffahrt zwischen Snamensk (Wehlau) und Tschernjachowsk (Insterburg) und zur Auflösung der dortigen Schiffsflotte. Die Schleusen wurden stillgelegt und die zugehörigen Staumauern im Laufe der Zeit zerstört. Dies war das Ende eines Wassertransportsystems, das in den Jahren 1921 – 1926 auf dem Pregel errichtet worden war und für Schiffe mit einer Verdrängung von 270 Tonnen und einem Tiefgang von 1,75 Metern ausgelegt war.

In Polen wurden wegen der fehlenden Aussichten auf die Fertigstellung des dortigen Kanalabschnittes und als Risikomaßnahme gegen einen Wassereinbruch aus dem Rehsauersee in den unfertigen Kanal der Sperrschieber des Sicherheitstors und das Obertor samt Sperrschiebern der Schleuse Piaski (Sandhof) im geschlossenen Zustand blockiert. Und da die Schleuse nun außer Funktion gesetzt war, demontierte man den Sperrschieber des Sparbeckens ebenso wie die überflüssig gewordenen Elektroarmaturen. Danach gab es am gesamten Masurischen Kanal keine einzige funktionsfähige Schleuse mehr. In den 1970er Jahren wurden an der Schleuse Piaski (Sandhof) das Obertor abgedichtet und alle Fangedämme befestigt. Ähnliche Arbeiten wurden in der Folgezeit regelmäßig durchgeführt. Ein zuverlässiger Schutz der verbliebenen unfertigen Schleusen und ihrer technischen Überbleibsel war jedoch nicht möglich – ein Teil der metallenen Armaturen wurde gestohlen.

Geschehnisse seit Beginn der 1990er Jahre und Blick in die Zukunft

An den Schleusen des russischen Kanalsegments begann der Totalabbau der Metallteile 1991 infolge des Zusammenbruchs der Sowjetunion und der dadurch bedingten vorübergehenden Untätigkeit der örtlichen Behörden und des wirtschaftlichen Chaos. Damals verschwanden Schleusentore, Schieber und allerlei Dinge bis hin zu den Zäunen. Dabei waren wohl Personen zugange, welche die technischen Anlagen gut kannten und über die entsprechenden Mittel zum Abbau der tonnenschweren Bauteile und deren Abtransport verfügten. Im Jahre 1997 verhinderte nur das Einschreiten der Einwohner von Druschba (Allenburg) und des Generalkonsuls der Republik Polen in Kaliningrad, dass auch das Untertor der Schleuse Allenburg I und die zugehörigen Metallarmaturen demontiert wurden. Der Protest verhinderte auch, dass weitere Schleusen ausgeschlachtet wurden.

Gleichzeitig begann man in Polen mit der Förderung des Wander- und Radtourismus, von Kanutouren und Caravaning entlang dem Kanal und schuf dazu die erforderliche Infrastruktur mit Informationsständen, Parkplätzen, Abenteuerspielplätzen, Souvenirhandel usw.

Von einer Woge des Interesses getragen entstanden Vereine, die sich aktiv für den grenzüberschreitenden Wassertourismus am Masurischen Kanal und den Flüssen des Kaliningrader Gebiets einsetzen. Auf ihre Initiative hin fanden mehrere Regionalkonferenzen statt, an denen der Regierungsvertreter der Woiwodschaft Ermland-Masuren (Województwo warmińsko-mazurskie) und des Rajons¹⁸ Prawdinsk (Friedland) des Kaliningrader Gebiets teilnahmen. Dabei wurden Entwürfe zur Entwicklung des Wassertourismus und seiner Infrastruktur in der Region Kaliningrad und eine gemeinsame Absichtserklärung erarbeitet, die in den Jahren 2003 – 2004 auf die Agenda des polnisch-russischen Kooperationsrates für das Kaliningrader Gebiet und die nördlichen Regionen Polens kamen und anschließend Fachleuten beider Länder unterbreitet wurden. [13 ; 14 ; 15]

Es schien, als könnte der geteilte Masurische Kanal wieder zu einem Ganzen verschmelzen und als Wasser- und Uferweg von Anfang bis Ende neu entstehen. Im Jahr 2010 wurden jedoch aufgrund einer Entscheidung der russischen Seite über die Modalitäten des Grenzübertritts auf Binnengewässern und die Nutzung von Binnenwasserwegen der Russischen Föderation durch Schiffe unter ausländischer Flagge alle Projekte ausgesetzt. Es bedurfte vieler Jahre gemeinsamer Bemühungen der russischen und polnischen Behörden, um die Situation zu ändern. Russland wurde dazu aufgerufen, sich an der internationalen Zusammenarbeit zur Fortsetzung der transeuropäischen Wasserstraße E70 durch das Gebiet des Kaliningrader Gebiets über den Masurischen Kanal zu beteiligen. Dies bewirkte, dass im Jahr 2015 das Dekret Nr. 517 der Kaliningrader Gebietsregierung erlassen wurde, in dem für den Zeitraum 2020 – 2030 „die Wiederherstellung des Wasserwegs entlang der Alle und des Masurischen Kanals bis zur Grenze zur Republik Polen“ vorgesehen ist. [16, 35-36].

Dennoch ist der russische Abschnitt des Masurischen Kanals bis heute nicht geschützt, und die behördliche Zuständigkeit ist nicht geregelt. Im Binnenwasserstraßenregister des Kaliningrader Gebiets ist der Kanal nicht eingetragen. Bewacht werden nur jene Bereiche, die sich heute in Privateigentum befinden. Andernorts wird Müll in den Kanal gekippt, und die restlichen Metallarmaturen werden gestohlen. Gleichzeitig gibt es Enthusiasten, die nach dem Vorbild Polens bei der Georgenfelder Schleuse einen Abenteuerspielplatz bauen und das angrenzende Gebiet von Schutt und Bewuchs räumen. Und in zunehmendem Maße interessiert sich die Bevölkerung des Kaliningrader Gebiets für die Kanalschleusen und die historischen Stätten in deren Nähe. In regelmäßigen Abständen kommen Besuchergruppen mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß. Hobbyforscher aus verschiedenen Städten des Kaliningrader Gebiets setzen mit ihren polnischen Kollegen die historischen und baugeschichtlichen Studien des Masurischen Kanals fort und rühren die Werbetrommel, um dieses einzigartige Wasserbau-Denkmal vom ersten Drittel des zwanzigsten Jahrhunderts für den Tourismus zu erschließen. Nun wären die örtlichen und regionalen Behörden am Zuge, im Sinne des genannten Regierungsdokuments Nr. 517 wenigstens für die nötigen Sicherungsmaßnahmen an den Schleusenbecken zu sorgen, wo erhöhte Absturzgefahr

besteht. Zurzeit gibt es nicht einmal Warntafeln oder Hinweisschilder. Im Jahr 2014 wurde bei der Schleuse Allenburg I mit deutschen Mitteln ein Informationsstand installiert, der einzige auf dem gesamten russischen Teil des Kanals. Dies geschah auf Initiative und gestiftet vom Förderverein Allenburger Kirche und der gebürtigen Allenburgerin Ute Bäsman.

Die Geschichte des Masurischen Kanals ist noch lange nicht abgeschlossen. Aber wie soll sie weitergehen? Leider muss man einsehen, dass der Kanal als ein grenzüberschreitender Schifffahrtsweg entsprechend dem Projekt von 1907 nie wieder auferstehen wird, denn die meisten Wasserbauwerke sind wegen der irreparablen technischen Schäden der letzten siebzig Jahre nicht mehr rekonstruierbar. Es bleibt nur die Möglichkeit, das Kanalbett mit moderner Tiefbautechnik wieder mit dem angrenzenden Me-

liorationssystem zu verbinden und etwa 1,5 Meter tief mit Wasser zu füllen. Doch zunächst müssen die Dämme von Bäumen und Gestrüpp bereinigt werden. In dieser Form kann der Kanal vollständig als Teil der transeuropäischen Wasserstraße E70 mit Motorbooten und Yachten mit einer Verdrängung von bis zu 5 Tonnen befahren werden. Hierzu ist es erforderlich, Staubbarrieren an den Oberhäuptern sämtlicher Schleusen der russischen Kanalstrecke zu installieren, das unfertige Kanalbett (etwa zwei Kilometer) auf dem polnischen Abschnitt auszubauen, die Problematik des Grenzübergangs zu lösen und Einrichtungen zum Umladen der Wasserfahrzeuge von Schleusenabschnitt¹⁹ zu Schleusenabschnitt zu installieren. Dies alles erfordert den politischen Willen beider Staaten und riesige Investitionen! Doch wir sind zuversichtlich, dass all dies eines Tages verwirklicht wird und der Masurische Kanal als völkerverbindendes Band zu neuem Leben erwacht.

Geographisches Namensverzeichnis

Nordbereich (heute Russische Föderation)			
Deutscher (historischer) Name	Russischer (amtlicher) Name	Transliteration	
		nach Duden	nach DIN
Alle <i>F</i>	Лава	Lawa	Lava
Allenburg	Дружба	Druschba	Družba
Deime <i>F</i>	Дейма	Dejma	Dejma
Friedrichswalde	Новобийское	Nowobijskoje	Novobijskoe
Georgenfelde	Озерки	Oserki	Ozerki
Gerdaun	Железнодорожный	Schelesnodoroschny	Železnodorožnyj
Groß Allendorf	Костромино	Kostromino	Kostromino
Insterburg	Черняховск	Tschernjachowsk	Černjachovsk
Labiau	Полесск	Polessk	Polessk
Nordenburg	Крылово	Krylowo	Krylovo
Pregel <i>F</i>	Преголя	Pregolja	Pregolja
Preußisch Eylau	Багратионовск	Bagratinowsk	Bagratinovsk
Sobrost	Зареченское	Saretschenskoje	Zarečenskoje
Tapiau	Гвардейск	Gwardejsk	Gvardejsk
Wehlau	Знаменск	Snamensk	Znamensk

Südbereich (heute Polen)	
Deutscher (historischer) Name	Polnischer (amtlicher) Name
Alle <i>F</i>	Łyna
Angerapp	Węgorapa
Angerburg	Węgorzewo
Fürstenu	Leśniewo
Klein Bajohren	Bajory Małe
Lötzen	Giżycko
Mauersee	Mamry
Oberlandkanal	Kanał Elbąski
Pisseck <i>F</i>	Pisa
Rastenburg	Kętrzyn
Rehsauersee	Rydzówka
Sandhof	Piaski

F = Fluss

Anmerkungen

- ¹ Julia Bardun spielt auf die absurde Planung der „zweiten Übergangsbrücke“ (второй эстакадный мост) an, die direkt auf einen Wohnblock zuführte. Das Gebäude wurde 2008 abgerissen. Die Brücke wurde am 23. Dezember 2011 dem Verkehr übergeben. [Anm. d. Red.]
- ² Verdrängung (Maximalverdrängung) [t] = Gewicht des gesamten Schiffes inklusive Besatzung und Vorräten an Wasser, Treibstoff, Schmierstoffen und Fracht.
- ³ Schiffsmaß zur Normung von Lastenkähnen für Binnenwasserstraßen in Deutschland, entwickelt im Jahre 1845. Merkmale: Länge = 40,2 m; Breite = 4,6 m; Tiefgang = 1,4 m, Verdrängung/Tragfähigkeit = 170 t.
- ⁴ Sparbecken = offenes Becken, wo Schleusungswasser aus der Kammerentleerung gesammelt wird, um es für die nächste Füllung wiederzuverwenden.
- ⁵ Schleusenammer = hermetische Kammer in Form eines Schachtes zur Unterbringung eines Schiffes zur Schleusung. Versperrt mit einem oberen und einem unteren Tor.
- ⁶ Schiffsmaß zur Normung von Lastenkähnen für Binnenwasserstraßen in Deutschland, entwickelt im Jahre 1845. Merkmale: Länge = 41,0 m; Breite = 5,1 m; Tiefgang = 1,75 m, Verdrängung/Tragfähigkeit = 270 t.
- ⁷ Düker = Das Kanalbett unterquerende Wasserleitung zum Durchfluss von Bächen und Entwässerungsgräben.
- ⁸ Wird ein Schiff abwärts geschleust, fährt es durch das Obertor in die Kammer ein; zum Schleusungsvorgang schließt sich das Tor, und der Wasserspiegel in der Kammer wird gesenkt.
- ⁹ Sperrschieber = Regulierbare Öffnung für den Wasserzufluss in die Schleusenammer.
- ¹⁰ Sicherheitstor = Schutzvorrichtung zur Verhinderung einer Überflutung des Kanalbettes bei Unfällen an Schleusen. Eine solche Barriere kann entweder wie ein Rollladen geöffnet werden oder hat die Form balkenförmig gestapelter Träger.
- ¹¹ Fangedamm = Aus Erde oder Spundbohlen errichteter Damm, der während des Baus der Schleusen. im Kanalbett errichtet wird. Er dient dem Rückhalt des Wassers und wird später, wenn die Schleusenkonstruktion fertiggestellt ist, wieder abgebaut.
- ¹² Sondermilitärdistrikt (Особый военный округ, ОсобВО), umfasste laut Befehl des Volkskommissars der Verteidigung der UdSSR vom 9. Juli 1945 den nördlichen Teil Ostpreußens. Am 29. Januar 1946 wurde der Sondermilitärdistrikt mit dem Baltischen Militärdistrikt vereinigt. [Anm. d. Red.]
- ¹³ Siphon = Vorrichtung zur Umleitung überlaufenden Wassers aus dem Kanal in den Düker und umgekehrt.
- ¹⁴ Oblast (область) = Verwaltungseinheit der Russischen Föderation, ähnlich einem deutschen Bundesland, in der administrativen Hierarchie einer Teilrepublik untergeordnet. [Anm. d. Red.]
- ¹⁵ Russisch: „Гвардейский район водных путей и судоходства“ (ГРВПиС)
- ¹⁶ Ober- und Unterhaupt der Schleuse = Massive Betonkonstruktionen, an denen sich das Obertor, beziehungsweise das Untertor der Schleuse befindet. Dazwischen befindet sich die Schleusenammer.
- ¹⁷ Schütz = Vorrichtung zur Regelung des Wasserdurchflusses zum Befüllen oder Entleeren der Kammer und der Sparbecken für den Schleusungsvorgang.
- ¹⁸ Rajon (район) = Verwaltungseinheit, vergleichbar mit einem deutschen Landkreis. [Anm. d. Red.]

Verwendete und weiterführende Literatur

- [1] Bardun, Julia: Прерванный маршрут: Мазурский канал [Die unterbrochene Trasse des Masurischen Kanals]; in: Атлас культурных ресурсов Калининградской области [Atlas der kulturellen Ressourcen der Kaliningrader Oblast], S. 96-97, Kaliningrad 2008
- [2] Galzow, W.I. – Isupow, W.S. – Kretinin, G.W. – Kulakow, W.I. et al.: Восточная Пруссия. С древнейших времён до конца Второй мировой войны [Ostpreußen. Von der Frühgeschichte bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs], 544 S., Kaliningrad 1996
- [3] Wikipedia: Masurischer Kanal; URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Masurischer_Kanal (Zugriff am 5.2.2018)
- [4] Sarnowski, Robert: Kanał Mazurski. Masurischer Kanal, 159 S., Olsztyn 2010

- [5] Unbekannter Autor: Vom Masurischen Kanal; in: Deutsche Bauzeitung. XLII. Jahrgang, Nr. 30, S. 195-198, Berlin 11.4.1908
- [6] Stachowski Krzysztof: 100 lat Kanału Mazurskiego.; in: Odkrywca 9 (152), S. 64, Wrocław, September 2011
- [7] Bergius Richard – Lampmann Gustav: Die Schiffbarmachung des Oberpregels zwischen Insterburg und Wehlau; in: Zentralblatt der Bauverwaltung Nr. 43, S. 1-3, Berlin 1927
- [8] Wagner, Wulf Dietrich: Kultur im ländlichen Ostpreußen. Geschichte, Güter und Menschen im Kreis Gerdauen. Archiv Heimatkreisgemeinschaft Gerdauen e.V., 224 S., Husum 2007
- [9] Bardun, Juri: Мазурский канал. История создания, проекты, строительство [Der Masurische Kanal. Seine Entstehungsgeschichte, Projekte und Baugeschehen]; in: Калининградские архивы № 13 [Kaliningradskie Archiwy Nr. 13], Hrsg.: Staatsarchiv der Kaliningrader Oblast (GAKO), S. 194-205, Kaliningrad 2016
- [10] Kretinin, Gennadi: Военные комендатуры Кёнигсбергского особого военного округа 1945 – 1946 годах [Militärkommandaturen des Sondermilitärbezirks Königsberg der Jahre 1945 – 1946]; in: Вестник РГУ им. И. Канта [Zeitschrift der Russischen Staatlichen Kant-Universität], Band 12 – Humanwissenschaften, S. 55-62, Kaliningrad 2006
- [11] Kostjaschow, Juri: Реполонизация Вармии и Мазур в послевоенные годы [Die Repolonisierung des Ermlands und Masurens in den Nachkriegsjahren]; in: Балтийский регион в Новое и Новейшее время: история и региональная политика [Die Baltische Region in neuerer und neuester Zeit: Geschichte und Regionalpolitik], Hrsg.: Baltische Föderale Kant-Universität (BFU), S. 203-220, Kaliningrad 2016
- [12] Internetveröffentlichungen <http://www.eastprussia.ru/border> und <http://historia-wyznaelblaska.pl/granica-polsko-radziecka-w-b-prusach-wschodnich.html> (Zugriff am 5.2.2018)
- [13] Gusew, Wladimir: О включении долины трансграничной реки Лыны-Лавы в концептуальные документы по развитию туризма в Калининградской области [Über die Einbeziehung des grenzüberschreitenden Flusstales der Alle in die Konzeption der Tourismusentwicklung im Kaliningrader Gebiet], S. 1-7, Kaliningrad 2012
- [14] Towarzystwo Miłośników Ziemi Kętrzyńskiej im. Zofii Licharewej: Декларация участников международной конференции «Мазурский канал – вчера, сегодня и завтра» [Deklaration der Teilnehmer der internationalen Konferenz „Der Masurische Kanal – gestern, heute und morgen“] S. 1-32, Węgorzewo 2005.
- [15] Gusew, Wladimir: Реки Лава, Преголя и Дейма – часть водного пути от Больших Мазурских озер до Балтийского моря [Die Flüsse Alle, Pregel und Deime als Teile der Wasserstraße zwischen den großen Masurischen Seen und der Ostsee]. Symposium der Kętrzyner (Rastenburger) Gesellschaft der Heimatfreunde „Zofia Licharewa“ – Towarzystwo Miłośników Ziemi Kętrzyńskiej im. Zofii Licharewej, S. 1-6, Srokowo (Drengfurth), Powiat Kętrzyński (Rastenburger Kreis), 2011
- [16] Regierung der Kaliningrader Oblast: Постановление Правительства Калининградской области [Beschluss der Kaliningrader Gebietsregierung] № 517 vom 31.08.2015

Bildnachweise

- (1) Foto Jakow Rosenblum
- (2) Deutsche Bauzeitung 11.4.1908
- (3 ; 4) Entwurf und Darstellung Juri Bardun
- (5) Dyckerhoff & Widmann AG. © Archiv Kirchspiel Kleingnie, Ilse Bannick
- (6) Philipp Holzmann AG. © Archiv Kirchspiel Kleingnie, Ilse Bannick
- (7) Dyckerhoff & Widmann AG. © Archiv Kirchspiel Kleingnie, Ilse Bannick
- (8) Dyckerhoff & Widmann AG [?]. © Archiv Kirchspiel Kleingnie, Ilse Bannick
- (9–14) Fotos Juri Bardun

Übersetzung aus dem Russischen: Bernd Gözl