

Der Schiffsverkehr auf den grossen Masurischen Seen

Gronenberg, Klaus

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Gronenberg, K. (2000). Der Schiffsverkehr auf den grossen Masurischen Seen. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 23, 415-430. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52431-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DER SCHIFFSVERKEHR AUF DEN GROSSEN MASURISCHEN SEEN

VON KLAUS GRONENBERG

Die Voraussetzungen

Die Voraussetzung für einen durchgehenden Schiffsverkehr auf den großen Masurischen Seen war der Bau von Verbindungskanälen zwischen den Seen der Seenkette, die sich von Norden (Angerburg) nach Süden (Rudczanny/Niedersee) über eine Länge von 90 Kilometern erstrecken. Schon in den Jahren 1764 bis 1776 erfolgte die erstmalige Anlage von Kanälen, die eine Verbindung vom Spirdingsee über Nikolaiken bis zum Mauersee herstellte. Der Oberpräsident von Domhardt hatte sich auf königlichen Befehl mit dem Kanalprojekt befaßt.¹ 1798–1801 wurde der Johannisburger Pissekfluß schiffbar gemacht; das Wildnisholz der Johannisburger Heide konnte nun verflößt werden.²

Schon 1684 hatte der preußische Generalquartiermeister von Scheidler einen Plan entworfen, die zwischen Spirding- und Mauersee gelegenen kleinen Seen durch Kanäle zu verbinden. Allerdings wurde dieser Plan damals nicht ausgeführt. Auch das erste masurische Kanalsystem (1764–1776) versandete mit der Zeit, und erst 1845 wurde der Plan der Verbindung Johannisburgs, Nikolaikens, Lötzens und Angerburgs energisch betrieben. Im Frühjahr 1857 war das Kanalsystem gründlich wiederhergestellt. Am 3. September 1856 lief der Dampfer MASOVIA, von Lötzen kommend, den Angerburger Hafen am Ordensschloß an. Die MASOVIA benutzte dabei den Angerburger »Nähekanal«, der soeben fertiggestellt war und den früheren Weg durch die vielen Flußschlingen der Angerapp, später der »tote Arm« genannt, wesentlich verkürzte.

1890 gründeten die Lötzenser die »Gesellschaft zur Erleichterung des Personenverkehrs auf den masurischen Seen«, später »Masurische Dampfer Kompagnie« (MDK) genannt. Ihr erstes Passagierschiff war der Raddampfer BERTA, 1891 in Dienst gestellt, der als Regierungsschiff KERMUSA des Wasserbauamtes Lötzen unterwegs war. Den Lötzenser Bewohnern gebührt das Verdienst der ersten Initiative für den Schiffsverkehr auf den Masurischen Seen und hier besonders dem Kapitän und Reeder Emil Riech, von Freunden »Kalmuck« genannt, aus Lötzen. Häufig habe ich ihn am Ruder der LÖWENTIN gesehen, wenn er den Dampfer in den 1930er Jahren im Hafen von Angerburg wieder seewärts wendete. Die MDK unterhielt z. B. im Sommer 1921 an einigen Tagen der Woche einen Schiffsverkehr von Lötzen nach Angerburg und zurück. Zwischenstationen waren Steinort mit dem Schloß des Grafen von Lehndorff und die im Mauersee gelegene Insel Upalten. Sie war 300 preußische Morgen groß, hatte damit die Größe von Helgoland und wurde darum das masurische Helgoland genannt. Auch nach Rudczanny fuhren damals Schiffe der MDK. Laut einer Anzeige der Zeitung »Georgine« um 1910 fuhr der »Personenschneldampfer« MÖVE auf den Masurischen Seen für *Vereine, Schulen etc. Kajüte, Sonnendeck, Restauration an Bord. 90 Sitzplätze. Preise billigst. Anfragen bei Kapitän Bradke, Lötzen, und A. v. d. Heyde, Angerburg.*³



Motorboote ANGERBURG und ANGERAPP im Hafen von Angerburg, vor dem Schloß liegend. Aufnahme mit hereinretuschiertem »Schloßtheater« (Kino Siebert) in der Bildmitte im Hintergrund aus der Zeit vor 1935. (Verlag Hugo Priddat, Angerburg)



Raddampfer KERMUSA des Wasserbauamtes Lötzen um 1935 auf dem Nikolaiker See. Im Schlepp ein Prahm und ein Unterkuftsboot. (Foto: Grunwald)



Angerburger Motorboot MASUREN auf dem Niedersee, Juli 1936. (Foto: Gronenberg)

Der Beginn in Angerburg

1921 wurde Oskar Laudon Bürgermeister von Angerburg. Er ergriff etliche Initiativen zur Steigerung des Fremdenverkehrs. Die »Masurische Schiffahrtsgesellschaft Angerburg mbH« (MASCHA) wurde gegründet, zwei Motorboote gekauft, die bisher auf den Havel-Seen verkehrt waren, und 1923 als ANGERBURG (Schiffsführer Willy Langecker) und ANGERAPP (Schiffsführer Max Scheller) in Dienst gestellt. Die Motorboote fuhren – mit jeweils zwei Mann Besatzung – sonntags regelmäßig bis nach Rudczanny und nahmen an einzelnen Wochentagen einen Pendelverkehr zur Insel Upalten und nach Steinort auf.⁴ ANGERBURG und ANGERAPP waren ausgesprochene Schönwetterboote. Sie wurden gründlich überholt und bekamen neue Motoren. Unvergessen bleibt dem Verfasser eine Fahrt nach Upalten 1938, an der die Familie und die beiden Brüder der Mutter teilnahmen und den in München geretteten Frieden feierten. Bei der Rückfahrt war es nicht nur der erhebliche Wellengang auf dem Mauersee, sondern wahrscheinlich auch der auf Upalten beim Inselwirt, Herrn Schellbach, genossene Johannesbeerwein, der die Seefahrer nicht ganz standfest sein ließ.

Der Fremdenverkehr über die Seen nahm derart zu, daß die MASCHA 1927 das bei der Schichauwerft in Elbing hergestellte Motorboot MASUREN in Dienst stellte. Schiffsführer war zunächst Richard Biallas, später Alfred Laser. Die MASUREN zählte drei Mann Besatzung, ihre Maschine entwickelte 75 PS. *Zur Taufe der »Masuren« war der Hafen festlich geschmückt, und ein Angerburger Kind, der allverehrte Oberpräsident Sieber, hielt die Taufrede.* Unter den Festgästen war auch der Königsberger Bürgermeister Dr. Gördeler, der großes Interesse an der Steigerung des Fremdenverkehrs in Ostpreußen hatte.⁵ *Abends fand nach dem Essen im Haus des Bürgermeisters zu Ehren der Gäste eine Illumination und Korsofahrt der Segel-, Ruder- und Motorboote vor dem Ruderhause auf der Angerapp statt,*



Lötzenser Motorboot OSTMARK auf dem Beldansee, um 1935. (Foto unbekannter Herkunft aus dem Archiv des Verf.)

die einen zauberhaften Eindruck hinterließ und der Anlaß wurde zu dem jährlichen Sommerfest vor der Jägerhöhe mit einer Korsofahrt sämtlicher Boote auf dem Schwenzaitsee, die in ihren farbigen Beleuchtungen einen unvergleichlichen Eindruck hervorriefen.⁶ Die ANGERBURG faßte 90, ANGERAPP 88 und MASUREN 93 Personen, und während die MASUREN über eine Kajüte verfügte, in der 30 Personen speisen konnten, hatten ANGERBURG und ANGERAPP ein überdachtes Vorschiff und eine abgeschlossene Kajüte achtern.

Eine gewisse Konkurrenz zwischen der »Masurischen Dampfschiffahrtsgesellschaft Angerburg« (MASCHA) und der »Masurischen Dampfer Kompagnie« (MDK) Lötzen bestand verständlicherweise, ist aber nie überbewertet worden. Ein wenig erinnerte sie an die Konkurrenz zwischen der HAPAG in Hamburg und dem Norddeutschen Lloyd in Bremen. *Als die MASUREN ihre erste Fahrt nach Rudczanny antrat, hatte die Konkurrenzfirma Emil Riechs (MDK) aus Lötzen ihren Dampfer LÖWENTIN nach Angerburg zur Wettfahrt beordert. Es wurde ein schwarzer Tag für Herrn Riech, als auf dem Mauersee unsere MASUREN stolz an dem LÖWENTIN vorbeizog, obwohl auf dem Dampfer keine Kohlen gespart wurden. Herr Emil Riech habe ich übrigens in bester Erinnerung. Seiner Initiative und Tatkraft ist der Schiffsverkehr in Masuren nur zu verdanken, und ich habe persönlich bei ihm stets Verständnis für unsere Lage gefunden.⁷ Die Zahl der Passagiere auf den Masurischen Seen nahm weiterhin zu, so daß die Lötzenser 1931 das Motorboot OSTMARK in Dienst stellten (vier Mann Besatzung, Motor 165 PS, 214 Passagiere).*

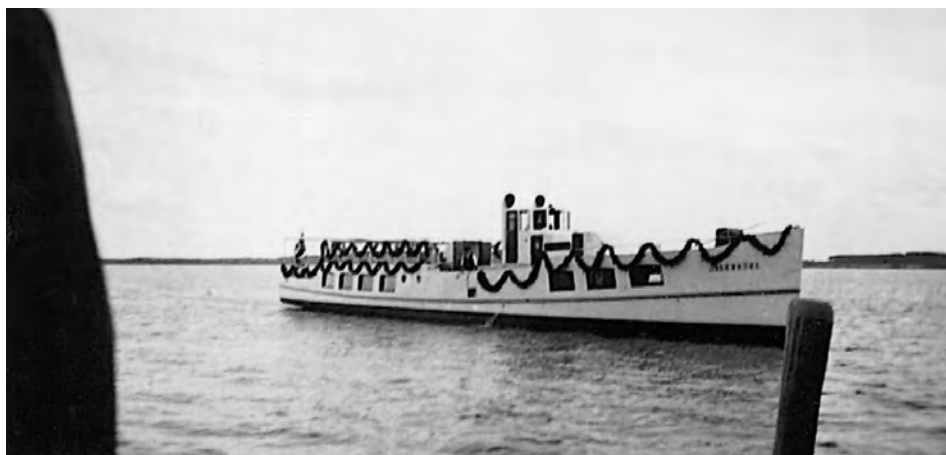
Anfang der 1930er Jahre wäre es für die MASCHA in Angerburg aufgrund der wirtschaftlich schlechten Lage fast zum Konkurs gekommen. Angerburger Geschäftsleute gründeten eine Interessengemeinschaft, zu der auch die damaligen Schiffsführer Biallas, Langecker und Laser gehörten. Die Geschäftsführung übernahm Rechtsanwalt Dr. Pickert, der in der Nähe des Angerburger Hafens wohnte. Für den Erwerb der Schiffe mußten 20 000 RM aufgebracht werden. Eine neue Auffanggesellschaft wurde gegründet, Anteilscheine in einer Stückelung von 500 RM ausgegeben. So konnten die vom Konkursverwalter Rechtsanwalt Dr. Rasch mit den Gläubigern ausgehandelten 20 000 RM aufgebracht wer-

den. Die Motorboote ANGERBURG, ANGERAPP und MASUREN waren für die MASCHA gerettet. Die örtliche Volksbank unter Leitung von Hans Pridat stellte den für die erste Zeit erforderlichen Kredit zur Verfügung.⁸ Anfang Februar 1945 konnte ich – damals Sanitätskadett auf dem Lazarettschiff MONTE ROSA – Herrn Hans Pridat in Pillau an Bord nehmen und mit anderen Angerburger Flüchtlingen in meiner Kammer unterbringen.

War es Zufall, daß auf die Indienststellung der OSTMARK in Lötzen die Angerburger 1936 das neue Motorboot JÄGERHÖHE in Dienst stellten? Die JÄGERHÖHE, für 181 Passagiere zugelassen, hatte drei Mann Besatzung, wurde von Richard Biallas geführt, der Motor leistete 150 PS. Sie übernahm den Linienverkehr von Angerburg über Lötzen und Nikolaiken nach Rudzanny. Ihre Seitenansicht mit den drei großen Bordfenstern der Vorschiffskajüte und den vier großen Fenstern der Achterkajüte bildeten eine unverkennbare Silhouette. Dazwischen befand sich der erhöhte Führerstand mit den beiden dahinter gelegenen Windbutzen. Auch die anderen masurischen Schiffe sind bis 1997 in ihrem Aussehen unverkennbar geblieben. Bevor wir uns den masurischen Schiffen im Ersten und Zweiten Weltkrieg und ihrem Schicksal nach 1945 zuwenden, soll noch eine Übersicht über die Schiffe in Masuren gegeben werden.

Die Schiffe auf den Masurischen Seen

In Lötzen wurde 1892 die LÖWENTIN in Dienst gestellt (drei Mann Besatzung, 190 Passagiere, dampfgetriebene Maschine, später Motor, 140 PS). Es folgten 1900 die BARBARA, ex ERNST (Maschine 55 PS, 110 Passagiere, Schiffsführer Zachries) und das Motorboot HANS WERNER (zwei Mann Besatzung, Motor 75 PS, 100 Passagiere, Schiffsführer Ernst Riech), 1925 in Dienst gestellt. 1927 nahm das Motorboot PFEIL mit zwei Mann Besatzung, einem Motor mit 26 PS und einer Kapazität von 50 Passagieren unter Schiffsführer Bednarz seine Fahrten auf, und 1931 kam die OSTMARK hinzu (vier Mann Besatzung, Motor 165 PS stark, 214 Passagiere, Schiffsführer Hans Werner Riech). Die BOYEN (drei Besatzungsmitglieder, Motor 150 PS, 183 Passagiere) zählte ab 1935 mit den zuvor genannten Schiffen zur MDK Lötzen. Der 1891 in Dienst gestellte Raddampfer KERMUSA, ex BERTA, Schiffsführer Plage, war ein Regierungsschiff und gehörte zum Wasserbauamt Lötzen. Vorher war sie als Passa-

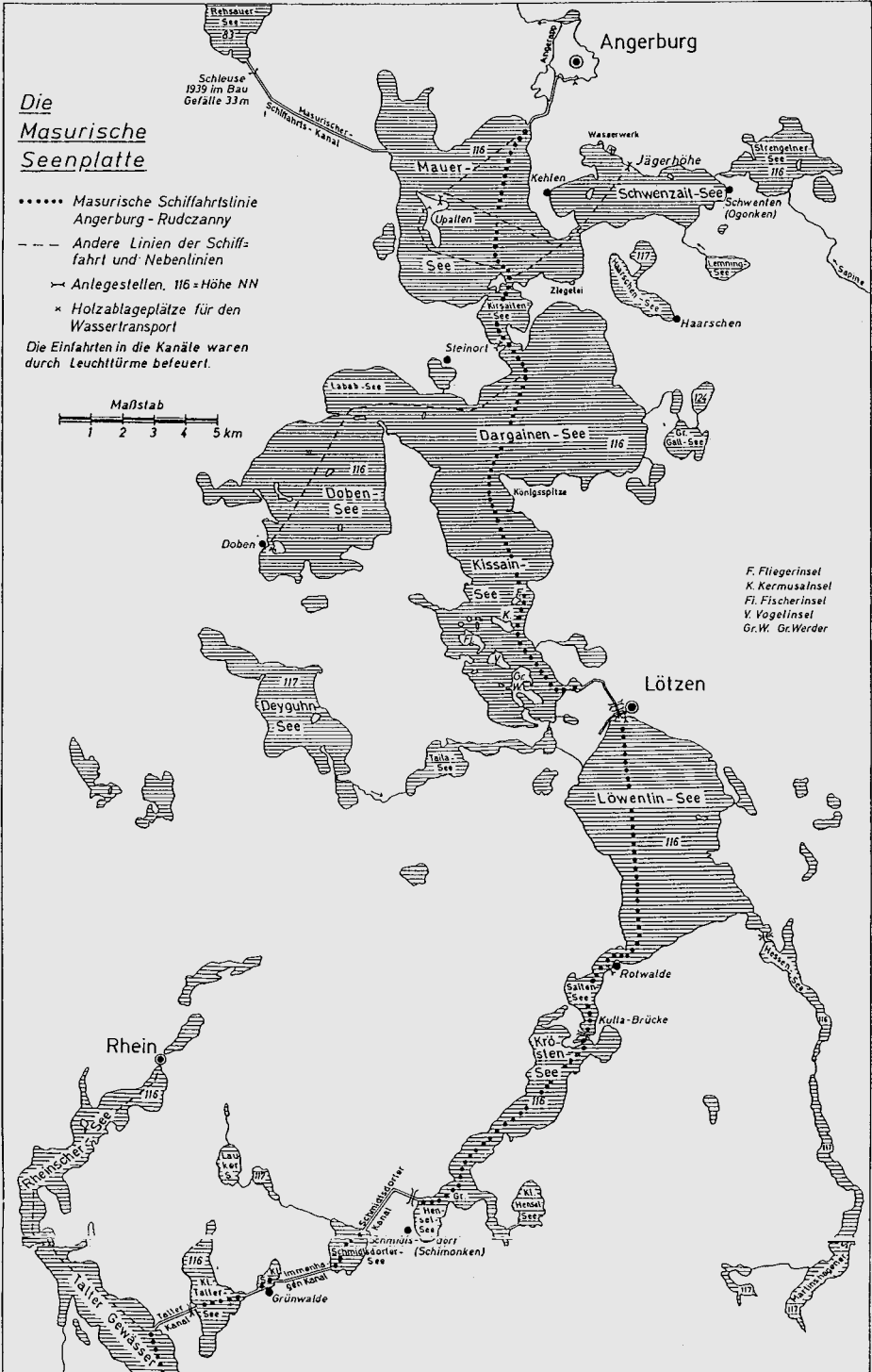
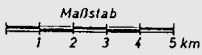


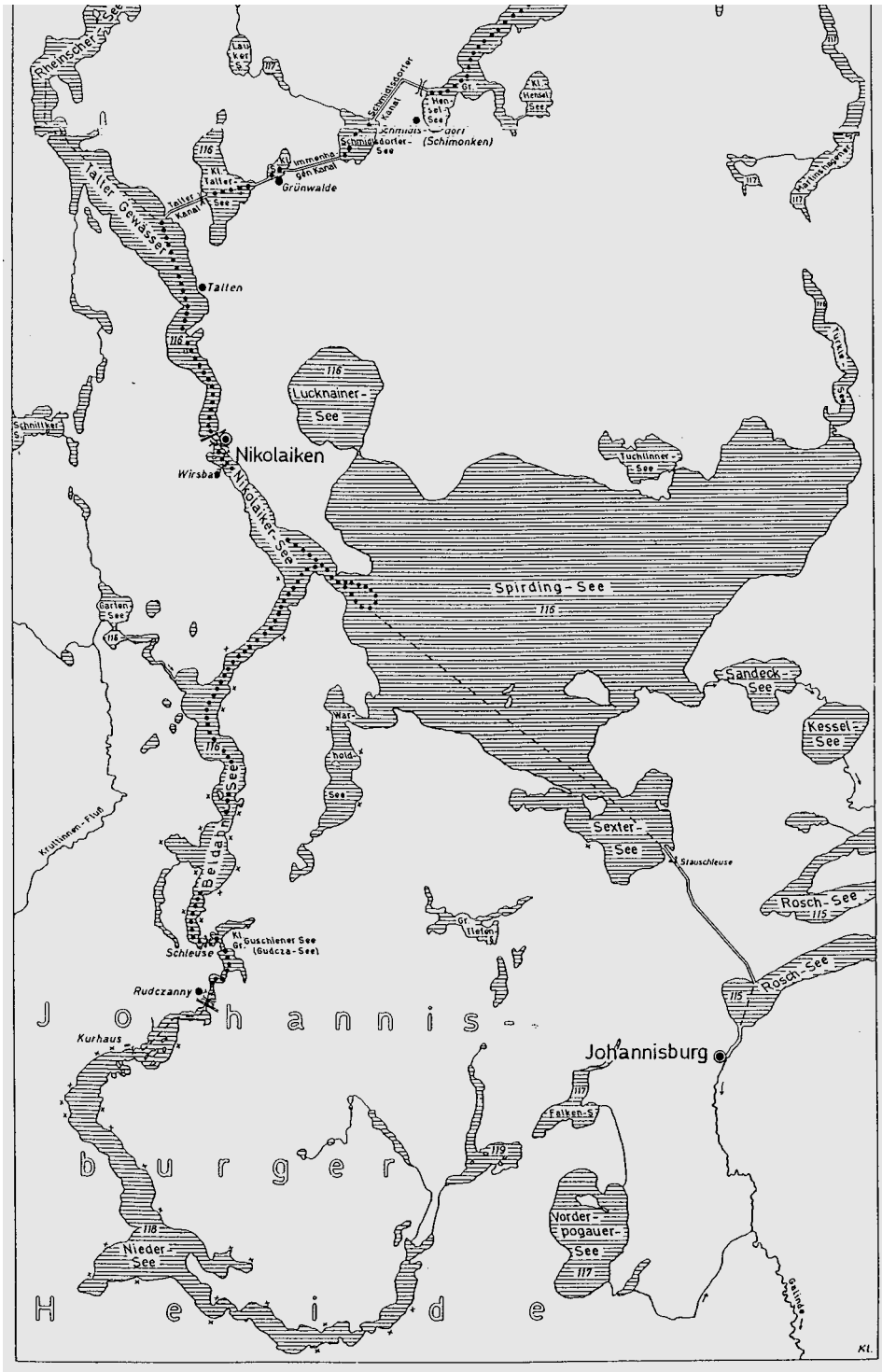
Motorboot JÄGERHÖHE auf der Jungfernfahrt 1936 vor dem Anlegesteg Jägerhöhe im Schwenzaitsee. (Foto: Gronenberg)

Die Masurische Seenplatte

- Masurische Schifffahrtlinie Angerburg - Rudzzyany
- - - - - Andere Linien der Schifffahrt und Nebenlinien
- Anlegestellen, 116 = Höhe NN
- ✱ Holzablageplätze für den Wassertransport

Die Einfahrten in die Kanäle waren durch Leuchttürme beleuchtet.





Die Masurische Seenplatte. Karte, gezeichnet von Alfred Klermer, Angerburg, nach 1945.
 (Aus: Unvergessenes Angerburg, Rotenburg/Wümme 1980, S. 246f.)

gierschiff unterwegs. 1938 schaffte das Wasserbauamt Lötzen als neues Regierungsschiff das Zwei-Schrauben-Motorschiff OSTLAND an, dessen zwei Motoren 240 PS entwickelten. In Nikolaiken wurden von der Reederei Landowski das 1925 in Dienst gestellte Motorboot BLÜCHER (zwei Mann Besatzung, Motor 50 PS, 60 Passagiere) und seit 1938 das Motorboot NIKOLAIKEN (ebenfalls zwei Mann Besatzung, Motor 75 PS, 100 Passagiere) unterhalten. Für den Verkehrsverein Johannisburg fuhr das Motorboot JOHANNISBURG (zwei Mann Besatzung, Motor 40 PS, 94 Passagiere, Indienststellung 1922). Von den vielen privaten Motorbooten sei an dieser Stelle nur der KORMORAN des Sägewerkbesitzers Georg Tepper in Ogonken/Schwenken genannt. Das Boot fuhr noch lange Jahre unter polnischer Flagge und unter seinem alten Namen KORMORAN.⁹

Neben diesen Passagierschiffen verkehrten zahlreiche Schlepper auf den Masurischen Seen, die hauptsächlich Flöße von Südmasuren zu den Sägewerken in Angerburg (Hans Tepper), Ogonken/Schwenten (Georg Tepper), zum Sägewerk Anders in Südmasuren und selbst nach Rudzanny schleppten. Hier sind zu nennen der Schlepper ADLER des Sägewerks Anders mit einer 50 PS-Maschine und drei Mann Besatzung, 1920 in Dienst gestellt; der Raddampfer ILSE, der vor 1914 als Schlepper für die Reederei Laser, Angerburg, unterwegs war; und der Motorschlepper KOMET, der um 1916 für die gleiche Reederei Dienst tat. Als Jungen kannten wir noch den schwarz gestrichenen Raddampfer-Schlepper FRANZ von Helmut Laser. Wenn er in der vereisten Angerapp am Ostufer des Flusses, unweit des Hafens, im Winterquartier lag, diente seine Bordwand uns als Bande bei unseren Eishockey-Wettkämpfen. Auf den Seen begegneten wir häufig einem weiteren Schlepper, dem Motorschlepper ROLAND (120 PS), der vormals OTTILIE geheißen hatte, bis 1920 mit einer Dampfmaschine ausgerüstet gewesen war und 1934 auf Motor umgestellt wurde. Zunächst wurde er von Johannes Tepper, Angerburg, dann von den Geschwistern Laser bereedert, sein Schiffsführer war Helmut Laser. Johannes Tepper besaß die um 1920 in Dienst gestellte ALICE, einen Maschinenschlepper. Ich kann mich allerdings nicht mehr darauf besinnen, diesem Schlepper noch in den 1930er Jahren begegnet zu sein. Die TILLY schließlich war ein dampfgetriebener Schlepper der Familie Kowallek aus Kehlen am Schwenzaitsee. 1928 in Dienst gestellt, führte er drei Mann Besatzung. Auch ihm sind wir rudern oder segelnd auf dem Mauer- und Schwenzaitsee begegnet. Später wurde er wohl auch auf einen Motor umgestellt. Es könnte sein, daß ich diesem Schlepper noch 1978 in der Nähe des Sägewerks Anders bei Rudzanny begegnet bin, als er Flöße nordwärts schleppten. Da wir in Angerburg ganz in der Nähe des Hafens wohnten, sah ich immer wieder das große Motorboot AAL des Fischereipächters Schuchard aus Haarszen, wenn Herr Schuchard zum Einkaufen in Angerburg war. In vielen Fällen brachten die Schlepper auch Prähme mit Ziegelladungen der masurischen Ziegeleien nach Angerburg oder Lötzen.¹⁰

Einsatz der Schiffe im Ersten und Zweiten Weltkrieg

Erster Weltkrieg

Der Kommandant der Feste Boyen in Lötzen, Oberst Busse, ließ im Herbst 1914 den Lötzener Dampfer ERNST im Rahmen der Verteidigung der Festung auf dem großen Mauerseegebiet und auf dem Löwentinsee als Kriegsschiff einsetzen. Er notierte in seinem Tagebuch: *Ich lasse den Patrouillendampfer ERNST (Passagierdampfer für 110 Personen mit 55 PS-Maschine) mit einem Geschütz versehen und rüste ihn mit Schutzschilden aus. Der Artillerie zu Ehren erhält der Dampfer den Namen BARBARA ...*¹¹ Die russischen Truppen hatten im Herbst 1914 und im Winter 1914/15 noch Teile Ostpreußens besetzt, standen an der



Lötzener Motorboot FRÉDÉRIC CHOPIN ex FESTE BOYEN 1973 im Nähe-Kanal vor Angerburg mit Blick nach Norden. (Foto: Gronenberg)



Lötzener Motorboot SAWICZKA ex Dampfer LÖWENTIN 1973 im Hafen von Lötzen/Gizycko (man beachte den Schornsteinring mit einem »Z« für »Zegluga Mazurska«). (Foto: Gronenberg)

Angerapplinie, östlich von Angerburg am Schwenzait- und Mauersee, hielten Teile der Kreise Angerburg, Lötzen, Lyck und Magrabowa (Treuburg) besetzt. Nachts beschloß die BARBARA feindliche Stellungen. Einmal *nahm das Schiff sechzig Mann und einige Reiter an Bord und brachte sie über den Mauersee (Dargeinen- und Lababsee) bis Labab, von wo aus diese kleine Abteilung gegen auf Gut Rosengarten gemeldete Kosacken vorging*. Die Kosaken sollen sich schnell in Sicherheit gebracht haben. Wertvoll war die BARBARA auch für die Aufklärung. Oberst Busse notiert, daß die Seite nach dem Löwentin- und Mauersee gegen das Heranführen russischer Stoßtrupps gesichert war, denn *dort schützten mich die BARBARA und die übrigen Patrouillenboote*.¹² Zwei 15 cm-Haubitzen wurden von der BARBARA auf die von deutschen Truppen besetzte Insel Upalten geschafft, *wobei sich die Schiffsbesatzung, vor allem Hauptmann Möllmann, der »Admiral« genannt wurde, Vizefeldwebel Radecke und der Schiffseigentümer (Emil) Riech besonders auszeichneten*.¹³ Es existiert ein Foto der BARBARA mit Kanone und an Bord befindlichen Soldaten. Auch zeigt ein Gemälde von Fritz Bergen ein Gefecht der BARBARA und ihrer Besatzung mit den Russen an den Masurischen Seen.¹⁴ Der Raddampfer ILSE, Kapitän Ludwig Laser, schleppte Nachschub – Munition, Material und Verpflegung – nach Upalten und zu anderen vorgeschobenen Stellungen.¹⁵ Noch 1939 haben wir als Kinder die deutschen Stellungen (Laufgräben, Unterstände, MG-Stände) auf der Insel Upalten besichtigt. Nach der Winterschlacht in Masuren im Februar 1915 war ganz Ostpreußen von den russischen Truppen befreit. Die Schiffe konnten wieder ihren Zivilverkehr über die Seen aufnehmen. Die BARBARA, nun wieder Passagierdampfer, behielt ihren Namen bei.

Zweiter Weltkrieg

Der Beginn des Zweiten Weltkrieges kündigte sich in Angerburg dadurch an, daß die Motorboote JÄGERHÖHE, MASUREN, ANGERBURG und ANGERAPP grau gestrichen wurden.



Lötzener Motorboot FRÉDÉRIC CHOPIN ex FESTE BOYEN 1973 im Hafen von Angerburg.
(Foto: Gronenberg)

Am 16. August 1939 übernahm die Wehrmacht die Boote. Offiziell hieß das Kommando »4. Landwehr-Motorboot-Flottille«, die Bevölkerung nannte sie die »Masurenflottille«. Da die deutschen Truppen, auf Lomza und den Narew vorstoßend, schnell Boden nach Süden gewannen, kam es zu keinen Einsätzen der Flottille. Die Besatzungen wurden zu anderen Truppenteilen überstellt, die Schiffe stillgelegt. Lediglich die ANGERAPP unter Schiffsführer Max Scheller fuhr hin und wieder zur Insel Upalten. Später, mit dem Beginn des Rußlandfeldzuges, verkehrte die ANGERAPP zwischen dem Mauerwald, dem Sitz des Oberkommandos des Heeres (OKH), und der Jägerhöhe am Schwenzaitsee. Dort war im Gästehaus, unweit des Anlegesteges, auch ein Stab des OKH einquartiert. Andere Fahrten führten nach Steinort. Hier hatte sich im Schloß Steinort der Stab des Außenministeriums unter von Ribbentrop niedergelassen. Auch nach Angerburg erfolgten Pendelfahrten vom Mauerwald aus. Für diese Fahrten hatten Pioniere am Mauerwald in der Nähe der Försterei Kreuz und des Masurenkanals einen Anlegesteg gebaut. Die Bunkeranlagen des OKH stehen noch heute im Mauerwald. Der weitere masurische Kanal, der von der Pristanier/Paßdorfer Bucht des Mauersees bis zur Alle führen sollte, ist vor dem Krieg 1939 jedoch nur bis zu den Schleusen in der Nähe von Rehsau fertig geworden. In den gewaltigen Betonkammern der unfertigen Schleusen sind wir noch als Jungen gewesen. Im Krieg ruhte alle Weiterarbeit. Die Schleusen hatten einen Höhenunterschied zwischen dem Mauersee und dem Rehsauer See von 33 Metern (Mauersee 116, Rehsauer See 83 m über der Meereshöhe) zu überwinden. Filme aus dem Anfang der 1990er Jahre zeigen, daß der Kanal bis zu den Rehsauer Schleusen und darüber hinaus bis zur Marschallsheide fertiggestellt wurde. Alle Filmaufnahmen enden aber an der russisch-polnischen Grenzlinie. Die geplante Wasser-Verbindung vom Mauersee über die Alle, den Pregel, Königsberg, bis zum Frischen Haff und der Ostsee ist also bis heute nicht zustande gekommen, obwohl in der diesbezüglichen Literatur wiederholt vom Masurischen Kanal von den Masurischen Seen bis zum Pregel gesprochen wird.



Die alte deutsche Fähr über den Beldansee am Ostufer, in der Nähe von Wirsa, 1978. (Foto: Gronenberg)

Das Ende der Masurenflottille

Das Ende der Masurenflottille und damit auch der Lötzener Reederei MDK und der Angerburger MASCHA brachte der Winter 1944/45. Noch einmal erfolgten Abkommandierungen im Oktober 1944 zur Masurenflottille. *Die Abkommandierten hatten sich bei der Marine-Durchgangskompanie Warnemünde zu melden. Dort mußten sie das blaue Zeug abgeben und wurden feldgrau als Marine-Artilleristen eingekleidet.*¹⁶ Die Leute hatten sich in der Goltz-Kaserne in Lötzen zu melden und wurden der Kampfgruppe des General Hauser zugeteilt. Der aus Tawe am Kurischen Haff stammende Kapitänleutnant Barsties traf als Marine-Verbindungsoffizier in Lötzen ein. Die Angehörigen der Masurenflottille waren in der Lötzener Jugendherberge untergebracht, die noch heute steht. In der Flottille waren die Laufbahnen Steuermann, Seemann, Maschinist, Signalpersonal und Verwaltung vertreten. Sechs Obermaate und 46 Mann gehörten zur Einheit. Flottillenchef war Kapitänleutnant z. S. Barsties. Später kam noch ein Leutnant der Marineartillerie dazu. Die Flottille bildeten die Boote der masurischen Schiffahrtsgesellschaften, der alte Raddampfer KERMUSA und acht Motorboote. Die OSTLAND vom Wasserbauamt Lötzen war das größte und modernste Motorboot. Der geplante Einbau von leichten Flakwaffen unterblieb. Der Karabiner 98 k und die 08-Pistole bildeten die Bewaffnung der Besatzung. Vier ehemalige Schiffsführer, darunter Richard und Hans Biallas, gehörten zum Verband. Eine feierliche Indienststellung der Boote mit Hissen der Kriegsflagge erfolgte. Nachdem noch im Herbst 1944 die zu befahrenden Gewässer ausgelotet, Untiefen mit in den Grund gerammten Baumstämmen gekennzeichnet waren und auf der KERMUSA ein Schulschiffbetrieb aufgezogen worden war, wurden auf dem Spirding- und Löwentinsee alle seemännischen Manöver geprobt und fast alle in Frage kommenden Gewässer befahren. Man meinte, nun für alle Eventualitäten gerüstet zu sein. Die Boote transportierten Nachschub für die Wehrmacht: Treibstoff, Strohhallen, Proviant, Schnittholz. Mit Munition beladene Prähme und für die Pioniere bestimmte Rundholzflöße wurden geschleppt.

Der Kanonendonner der näher rückenden Front war zu hören. Die Seen begannen zuzufrieren. Ein Kommando mit einem Obermaat und zwei Mann wurde nach Großgarten/Posessern, zwischen Angerburg und Lötzen gelegen, geschickt und mußte herrenloses Flüchtlingsvieh bergen. Das Kommando quartierte sich auf dem Hof Gramberg ein. Die beiden Matrosen fütterten und melkten mit dem Obermelker die Kühe, die Milch ging an die noch arbeitende Großgartner Molkerei. Das Wort von der »reitenden Gebirgsmarine« wurde annäherungsweise Wirklichkeit. Ein anderes Außenkommando der Flottille war in Angerburg.

Das Ende der Masurenflottille war verhältnismäßig undramatisch. Kapitänleutnant Barsties fuhr auf Urlaub und wurde beim Marine-Transportkommando in Danzig behalten. Der Marineartillerie-Leutnant wurde sein Nachfolger. Die Boote der Flottille waren nach Lötzen und Angerburg zum Überwintern gesandt worden, bevor die Eisdecke dieses unmöglich machte. Als am 21. Januar 1945 der Zivilbevölkerung der Räumungsbefehl gegeben wurde, hatte auch die Flottillenbesatzung rechtzeitig Vorsorge für den Abmarsch getroffen. Die Außenkommandos wurden aus Angerburg und Großgarten zur Einheit zurückgerufen. Die Boote in Angerburg wurden versenkt, die in Lötzen liegenden Boote mit geballten Handgranatenladungen gesprengt. Ob dies tatsächlich zutrifft, ist allerdings fraglich, denn die meisten Lötzener wie Angerburger Boote machten die Polen nach dem Krieg wieder fahrbereit.

Die masurischen Motorboote nach dem Zweiten Weltkrieg

Dieses letzte Kapitel ist nicht denkbar ohne die Sonderzugfahrten nach Masuren in den 1970er und die Busreisen in den 1990er Jahren. Auf allen diesen Reisen begegneten wir auf den Seen den ehemals deutschen Motorbooten. Das Motorboot JÄGERHÖHE sah ich im Sommer 1973 in einer Bucht der Talter Gewässer. Ihre Formen waren unverändert, jedoch war sie jetzt mit einem kleinen Rettungsboot ausgerüstet, das achtern in den Davits hing. Girlandengeschmückt ist sie bei ihrer Jungfernfahrt 1936 im geretteten Fotoalbum zu sehen. 1997 sah ich sie am Steg von Rudczanny. Sie war aus der Fahrt genommen und an Oberdeck und in der Kajüte als Diskothek eingerichtet. Am Bug prangte der Name KUBA. Auf dem Beldansee sah ich die MASUREN in Fahrt. Ihr Steuerhaus war beträchtlich niedriger gebaut. Sie verkehrte damals mehr im Nikolaiker Bereich, wie polnische Prospekte ausweisen. Als wir 1995 an der ehemaligen Badeanstalt Jägerhöhe vorüberwanderten – ihre Gebäude stehen nicht mehr – sahen wir die MASUREN auf dem Trocknen aufgebockt. Hier diente sie als kleines Café. Auf diesem Gelände war früher eine polnische Pioniereinheit untergebracht. Ihre Pontons lagen am Schwenzaitseeufer. Für die Offiziere war die MASUREN als Kasino hergerichtet worden. Sie ist auf dem polnischen Prospekt »Die großen Seen der masurischen Seenplatte« abgebildet. Auf Seite 11 dieses Prospekts sehen wir sie auf dem Lötzener Kanal in der Nähe der Einmündung in den Löwentinsee. Auch die OSTMARK, die FESTE BOYEN und die KASZUB sind auf diesem Foto von 1973 zu sehen. Letztere könnte unter Umständen die ehemalige ANGERBURG oder ANGERAPP sein. Mit der BOYEN, von den Polen FRÉDERIC CHOPIN genannt, bin ich wiederholt 1973, 1974 und 1978 von Angerburg/Wegorzewo aus nach Lötzen/Gyzicko und ins südliche Masuren gefahren. Mit der SAWICKA, ex LÖWENTIN, die übrigens in dem Buch »Wegorzewo z. Dzieljow miasta i powiatu« (Olsztyn 1968) auf Seite 244 im Hafen vor dem Schoßhotelgarten (Dampfergarten) zu sehen ist, liefen wir 1973, von Lötzen kommend, um 18.30 Uhr im Hafen von Angerburg/Wegorzewo ein. Was ich schon als Junge häufig beobachtet hatte und was Kapitän Riech seinerzeit mit besonderem Geschick auszuführen wußte, ging nun mit vielen Ruder- und Maschinenkommandos vor sich. Die SAWICKA drückte mit dem Bug gegen die neue Beton-Uferbefestigung am Ostufer der Angerapp, ganz in der Nähe der Schleuse, weil hier die einzige für eine Wendung ausreichende Breite gegeben ist. Das Heck wurde mit vollen Vorwärts- und Rückwärtsmanövern herumgedrückt, bis schließlich die betagte ehemalige LÖWENTIN mit dem Bug Richtung Mauersee lag. Die Schraube wühlte beträchtlichen Schmutz auf. Früher ließ das Lötzener Wasserbauamt hier regelmäßig ausbaggern. Nachzutragen bleibt: Die Rückfahrt vom neuen Lötzener Hafen, dem »Port Gyzicko«, nach Angerburg verlief auf besondere Weise. Das Schiff war in gutem Anstrich, die Kolbendampfmaschine durch einen Dieselmotor ersetzt, die Ruderanlage wurde wie früher durch zwei Stahlketten geführt. Aber der Kurs! Der Rudergänger mußte das Ruder ständig herumwirbeln, denn das Schiff lief immer wieder aus dem Kurs, und das Heckwasser zeichnete einen Uboot-Abwehrkurs in die Wasserflächen der Seen. Es kostete in Lötzen einige Mühe, die geöffnete Drehbrücke zu passieren (auch 1997 war sie noch in Tätigkeit), ohne mit dem Auflagepfeiler der Brücke zu kollidieren.¹⁷ Die SAWICKA genoß in den 1980er Jahren noch eine Gnadenfrist als Restaurantschiff im Lötzener Hafen. Die FRÉDERIC CHOPIN, ex FESTE BOYEN, seinerzeit Schiffsführer Hans Werner Riech, der Sohn Emil Riechs, fotografierte ich 1997 in Nikolaiken, aus der Fahrt genommen und am Strand unweit des Nikolaiker Kurhauses vertäut. Mit diesem Schiff verbanden mich nicht nur Jugenderinnerungen, sondern auch jene eindrucksvollen Fahrten der 1970er Jahre, 28 Jahre nach dem Krieg, die das Wiedersehen mit der Heimat brachten. Die polnischen Motorboote TALTI, WIGRI und SNIARDWI sind in den 1960er Jahren in Danzig und Elbing gebaut worden. Sie haben wegen

der masurischen Kanalbrücken ein absenkbares Steuerhaus und ein absenkbares Dach über einem Teil des Oberdecks. Jeweils ein Rettungsboot hängt achtern an Davits. Auch diese Boote haben nun ein betragtes Alter. Schwesterschiffe sieht man in Danzig. Die Aufzählung wäre unvollständig ohne die Erwähnung der Autofähre Wierzba/Wirsba, die über den Beldansee vom Ost- zum Westufer herüberfährt. Diese in vielen Vorkriegs-Bildbänden fotografierte Fähre, Inbegriff Masurens, tut noch heute ihren Dienst.

Nachtrag zur Karte der Masurischen Seenplatte:

Die Seen der Masurischen Seenplatte von Nord nach Süd: Der **große Mauersee** mit Mauersee, Kleinem Mauersee, Bodmasee, Schwenzaitsee, Kirsaiten-, Dargainen-, Labab-, Doben- und Kissainsee. Südlich Lötzen der **Löwentinsee**, Saitensee, Jagodner/Kröstensee, Schimionker/Schmidtsdorfer See, Kleiner See, Kleiner Talter See, Talter Gewässer. Nördlich davon der Rheinsche See. Südlich von Nikolaiken der Nikolaiker- und Beldansee. Vom Nikolaiker See zweigt die Schifffahrtslinie über den größten masurischen See, den **Spiridingsee**, den Johannisburger Kanal und den Rosch-See nach Johannisburg ab. Südlich des Beldansees liegt die Schleuse Guszianka, sie bildet die Wasserscheide. Nördlich von ihr fließen die Wasser der Seen über die Angerapp, den Pregel, das Frische Haff zur Ostsee ab. Südlich der Schleuse fließen die Wasser schließlich zum Narew und über die Weichsel in die Ostsee. Bei Rudzanny liegt der Guschinsee und ganz im Süden der Niedersee.

Die **Kanäle**, die die Seen verbinden, tragen – im Norden beginnend – die Namen: Angerburger Nähekanal, Lötzener Kanal, Schmidtsdorfer/Schimionker Kanal, Immenhagen-Kanal, Grünwalder Kanal und Talter Kanal. Es schließen sich an die Schleuse Guszianka und der kleine Kanal zwischen Guschin- und Niedersee.

Der Nord-Süd-Wasserweg hat eine Länge von 90 Kilometern. Die Wasserfläche der Seen liegt 116 m über NN. Abgesehen von der finnischen Seenplatte ist das Gebiet der großen Masurischen Seen das eindrucksvollste Seengebiet Europas.¹⁸

Anmerkungen:

- 1 *Von den Werken der Landesmelioration, die in den Jahren nach dem (siebenjährigen) Kriege Dombardt am meisten beschäftigten, ist besonders die erstmalige Anlage eines Masurischen Kanals (1764–1776) hervorzuheben, der ungefähr im Zuge der heutigen Wasserverbindung zwischen der Masurischen Seenplatte und dem Pregel darstellte und zu noch höherer Bedeutung gelangt wäre, wenn man nicht nach Dombardts Tode das Werk vernachlässigt hätte* (Bruno Schumacher: Geschichte Ost- und Westpreußens. Würzburg 1957, S. 214). – Notwendige Bemerkung hierzu: Die Wasserverbindung zwischen der Masurischen Seenplatte und dem Pregel ist als »Masurischer Kanal« bis heute nicht fertiggestellt; dieser Teil des projektierten Kanals ist lediglich bis zu den Schleusen von Rehsau hergestellt.
- 2 Vgl. Reinhold Weber: Masuren. Geschichte, Land und Leute. Leer 1983, S. 89f.
- 3 Wolfgang Laser und Helga Hoyer, geb. Laser, in: Unvergessenes Angerburg. Beiträge zur Heimatkunde eines ostpreußischen Kreises. Zusammengestellt von Bernd Braumüller. Rotenburg/Wümme 1980, S. 236.
- 4 Vgl. Oskar Laudon: Angerburger Heimatbrief (AHB) Nr. 8, März 1959, S. 13.
- 5 Ebd., S. 14.
- 6 Ebd.
- 7 Ebd.
- 8 Vgl. Laser (wie Anm. 3), S. 240f.
- 9 Vgl. Laser (wie Anm. 3), S. 232.
- 10 Zu dieser Schlepperübersicht vgl. Laser (wie Anm. 3), S. 243f.
- 11 »Armee zur See«. In: Hans Jürgen Witthöft (Hrsg.): Köhlers Flottenkalender 2000. Hamburg 1999, S. 51.
- 12 Ebd.
- 13 Ebd.
- 14 Vgl. Laser (wie Anm. 3), S. 237.
- 15 Vgl. ebd.
- 16 Bericht des Fischereimeisters i. R. Max Wilbudies im Bundesarchiv in Koblenz. Siehe Laser (wie Anm. 3), S. 253.

- 17 Vgl. Klaus Gronenberg: Angerburger Heimatbrief (AHB) Nr. 69, Weihnachten 1973, S. 28ff.; ders.: Angerburg heute. In: Memoriam Maschae, August 1973, bes. S. 30f.
- 18 Kartenmaterial für Masuren:
 Meßtischblätter Masurische Seen, Blatt 1 (Kreise Angerburg und Lötzen), Ausgabe F. Zusammendruck 1940 aus der Karte des Deutschen Reiches 1:100 000, hrsg. vom Reichsamt für Landesaufnahme, Berlin.
 Kreis Johannisburg (Masurische Seen, Blatt II) 1:100 000. Zusammendruck 1958 aus der Karte des Deutschen Reiches 1:100 000, hrsg. vom Institut für angewandte Geodäsie, Außenstelle Berlin.
 Kreis Angerburg 1:100 000. Zusammendruck 1960 aus der Karte des Deutschen Reiches 1:100 000, hrsg. vom Institut für angewandte Geodäsie.
 Wielkie Jeziora Mazurskie 1:120 000. Hrsg. vom Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych Warszawa 1973.
 Die Wasserwege auf der masurischen Seenplatte, Agencja Wydawnicza »Remix«. Druck: Polygraphische Anlage »Sprecograf«. Olsztyn 1993.
 Große Masurische Seenplatte. Für Segler, Surfer, Motorbootfahrer, Ruderer, Kanuten und Angler. Übersichtskarte 1:120 000, 3 Detailkarten 1:60 000. Hamburg: DSV Verlag 1995.
 Große Masurische Seen. Touristenkarte 1:100 000. 3. Aufl. Polskie Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych im Eugeniuszu Romera, S. A. Warszawa-Wrocław. Nr. katal. 30–156–03.
 Węgorzewo i okolice. Mapa turystyczna 1:70 000. Druck: Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyno Kartograficzne Spółka z oo. 15950 Białystok, ul. Sienkiewicza 84.

Shipping traffic on the great Masurian Lakes

Summary

Among the unique sights of East Prussia is the landscape of Masuria, situated in the south-eastern part of the region between the Seesk Hill (alt.: 309 m) to the north-east and the Kernsdorf Hill (alt.: 313 m) to the west. The Masurian area comprises the rural districts of Osterode, Neidenburg, Ortelsburg, Sensburg, Johannisburg, Lyck, Lötzen and parts of the districts of Angerburg, Rastenburg and Goldap. Within the framework of this article, a closer look is taken at the Masurian Lake District, which provides a 90-km shipping route connecting Angerburg, Lötzen, Nikolaiken, Johannisburg, Lyck and Rudczanny via a large number of lakes and canals.

In the age of the Teutonic Order, this region was inhabited by the Sudavians and Galindians, Prussian tribes. The settlement of the “wilderness” began in the thirteenth century, when the order built houses and castles in Masuria and undertook systematic colonisation with the founding of estates and villages. Today Masuria, like all of southern East Prussia, belongs to Poland, while northern East Prussia is a part of Russia known as “Kaliningradska Oblast.”

In the post-World-War-II era, beginning in about 1970, the beautiful and peaceful Masurian landscape began to receive visitors from abroad, initially only former German inhabitants who were delighted see the land of their youth once again. Since the mid 1970s, however, people from all over Germany, even many places in Europe, have discovered the lake district in southern East Prussia, a region referred to today by the Polish population as “Warmia y Mazury” (Ermland and Masuria). Throughout Europe, only Finland can offer a lake landscape experience comparable to this one.

The article is dedicated to the documentation of shipping traffic on the great Masurian Lakes – the way it used to be – as a means of saving this topic from oblivion. This retrospective view of the land of the author's ancestors as well as his own childhood and youth is a report of objective facts – not void, however, of emotion, as anyone who comes from the lake districts of England, Holland or Finland will well understand.

Le trafic sur les grands lacs de Mazurie

Résumé

Situé entre Seesker Höhe (309 m) au nord-est et Kernsdorfer Höhe (313 m) à l'ouest, le paysage de la Mazurie compte parmi les beautés exceptionnelles de la Prusse orientale du sud-est. La région de la Mazurie comprenait les cantons d'Osterode, Neidenburg, Ortelsburg, Sensburg, Johannsburg, Lyck, Lötzen, ainsi qu'une partie des cantons d'Angerburg, Rastenburg et Goldap. L'article se propose d'examiner le pays des lacs de Mazurie qui forme un voie navigable de 90 kilomètres de long reliant Angerburg, Lötzen, Nikolaiken, Johannsburg, Lyck et Rudczanny, grâce à de nombreux lacs et canaux.

Au moment de la conquête par les chevaliers Teutoniques, des tribus slaves de Borusses (Vieux-Prusses) occupaient la région. Le peuplement de cette contrée sauvage débuta au 13^{ème} siècle, lorsque l'ordre Teutonique construisit des habitations en dur et des châteaux-forts, et avec la création de domaines et de villages commença la colonisation systématique. De nos jours, la Mazurie est rattachée tout comme la partie sud de la Prusse orientale à la Pologne, qui en assure l'administration, tandis que la partie nord-est dépend de la Russie.

Si, après la Seconde Guerre mondiale, à partir de 1970, les anciens habitants allemands retrouvèrent la belle et tranquille Mazurie et furent heureux de revoir le pays de leur enfance et de leur jeunesse, à partir du milieu des années 1970, ce furent des visiteurs de toutes les régions d'Allemagne, de l'Europe entière même, qui se rendirent dans le pays des lacs mazuriens en Prusse orientale du sud, regroupé aujourd'hui par la population polonaise sous la désignation de «Warmia y Mazury» (Ermland et Mazurie). La Finlande, avec ses nombreux lacs, est le seul autre pays d'Europe à offrir un tel paysage.

L'article voudrait contribuer à ce que le trafic sur les grands lacs de Mazurie – tel qu'il était vécu jadis – ne tombe pas dans l'oubli. Que l'auteur franchisse, non sans quelque émotion, les limites du simple récit factuel en passant en revue le pays de ses ancêtres et de sa propre jeunesse, sera compréhensible à celui qui est originaire du Lake District en Angleterre, des lacs néerlandais ou de la Finlande.