

1 m: Ed 1403

5.6.1929.

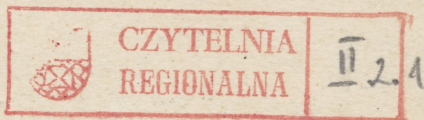
Der Oberlandkanal

Ein Führer
durch das Gebiet der
Oberlandseen

Von W. Greiser



Gräfe und Unzer, Verlag, Königsberg Pr.



34419



72 713
10329

1676

23

Der Oberlandkanal

Ein Führer
durch das technische und landschaftliche
Wunderland der ostpreussischen
„Geneigten Ebenen“

Von
W. Greiser = Elbing

mit gütiger Unterstützung des
Städt. Verkehrsamtes Elbing



[1928]

Gräfe und Unzer, Verlag, Königsberg Pr.

1929:624

12

Motto: „Ostpreußen, du mein Heimatland,
wie bist du doch so schön!“

(Joh. Ambrosius)

Mit deinen Wäldern und mit deinen Seen, mit deinem alten Ordenslande um Weichsel- und Memelstrom, mit deinen Burgen an Nogat- und Pregellauf, mit deinem Goldgestein in Samlands blauer Erde, mit deinen Buchten am Baltischen Meer, mit deinen Häffen und mit deinen Höhen: Ostpreußen, du mein Heimatland, wie bist du doch so schön! Man muß dich lieb haben, um deiner Reize willen; man achtet dich um deiner Treue, und man läßt dich nicht der Willkür der Feinde des Vaterlandes ausgeliefert werden. Ostpreußen, du bleibst deutsch!

Wer dich kennt, wird dich hüten müssen und schützen wollen; wem du Arbeit gibst auf deinem gesegneten Grund und Boden, der dankt es dir; und wer „aus dem Reich“ oder aus heimatlicher anderer Nähe kommt, dem möchten diese wenigen Zeilen ein willkommener Führer sein in eines der reizvollsten Teilgebiete ostpreußischen Lebens und Wirtschaftseins: in das Land der „Kollberge“, der „Geneigten Ebenen“ des „Oberländischen Kanals“.

Als Oberland wird der Teil der Provinz Ostpreußen bezeichnet, der sich von der Reichsgrenze der Stadt Elbing, der alten Hansestadt an der Hauptstrecke der Ostbahn Berlin – Königsberg, aus südwärts bodenterrassig angliedert bis nach dem am Geserichsee gelegenen Deutsch-Eylau. Im Osten reicht dieses Gebiet etwa bis an den Passargefluß heran, und nordwärts führt es hinüber bis hin zur Grenze des Kreises Braunsberg. Unsere Karte läßt dies erkennen.

In dem Gebiete liegt auch, gleichsam als Gegenlandschaft zu der masurenschen Seenplatte, das südwestliche Seenbecken Ostpreußens. Darin ruhen der große Schillingsee und der Dremenzsee bei Osterode, der langgezogene Geseirichsee von Deutsch-Eylau bis hinauf nach Saalkfeld am Ewingsee, der Eylingsee bei Liebemühl, der Rößloffsee im Höhenlande und eine große Reihe kleinerer Becken und Seen, alle voll Liebreiz und romantischer Pracht, voll Anmut und Lieblichkeit. Der bedeutende Holzreichtum dieser Gegend und die landwirtschaftlichen Erträgnisse des Landes drängten in allen Zeiten nach Ab- und Zufuhrstraßen zu Elbingsfluß und Haff, nach Zuleitungswegen zur See.

Das führte zunächst einmal dazu, daß schon im Jahre 1825 von den Landständen der Provinz Ostpreußen die Anregung ausging, die im bezeichneten Oberlande gelegenen Seen zwecks eines besseren Absatzes der landwirtschaftlichen und forstlichen Erzeugnisse des Gebietes untereinander zu verbinden. Hierbei trat jedoch von Anfang an die Schwierigkeit in Erscheinung, daß die Wasserspiegel der in diesem Plane aufgenommenen Oberlandseen nicht selbst in gleicher Höhe zueinander lagen. Man mußte somit entschlossen sein, zunächst zu einer Angleichung der Niveauunterschiede dieser Seen untereinander zu gelangen und ließ zu diesem Zweck zuerst die drei höchstgelegenen Seen des Gebietes, den Pinnau- und den Samrodtsee um je 5 und den Rößloffsee um 2 Meter im eigenen Wasserstande ab.

Hierdurch wurden nicht nur große Flächen fruchtbaren Wiesenlandes gewonnen, sondern es wurde zugleich auch erreicht, daß alle Oberlandseen, die schon nach dem damaligen Plane späterhin für eine erweiterte Wasserstraße dieser Seen in Betracht kommen sollten, untereinander auf eine gemeinsame Höhenlage gebracht

wurden. Nur der kleine, zwischen dem Geserich- und dem Rößhloffsee gelegene Abiscarsee nahm an dieser Niveaugleichung nicht teil. Er lag so tief, daß die Möglichkeit eines Auffüllens seines Beckens mit den Wassermassen aus seinen Schwesternseen als völlig aussichtslos erschien. Darum zog man durch diesen See zunächst einen hohen und breiten Damm, dessen Rücken zur Aufnahme eines Kanales dienen mußte. Sodann wurden die Seen durch Kanäle untereinander verbunden und so wenigstens eine Wasserstraße geschaffen, die die Städte Osterode, Liebemühl, Saalfeld und Deutsch-Eylau untereinander verknüpfte. Aber noch immer blieb Elbing an diesem Verkehrswege unbeteiligt; noch immer fehlte den Oberlandseen die Verbindung nach dem Drausensee zu und damit die Fortführung dieser Straße durch den Elbingfluß hinüber zu Haff und See.

Da der Wasserspiegel des genannten Drausensees aber um rund 100 Meter tiefer gelegen ist, als das Niveaugelände der Oberlandseen, so stieß man auch hier auf Schwierigkeiten, die nicht anders behoben werden konnten als durch ein System, das der damalige Baurat *Steenke* am Morriskanal in Amerika kennen gelernt und studiert hatte und bereit war, mit Unterstützung der damaligen Regierung und aller interessierten Kreise unter gleichen Bedingungen und Voraussetzungen technischer Art auch für die Verbindung der Oberlandseen mit dem Elbingfluß anzuwenden. So entstand in den Jahren von 1844–1861 das in ganz Europa einzig dastehende Wunderwerk der rollenden Schiffe über Berge in der Art unserer ostpreussischen „Geneigten Ebenen“.

Jede „Geneigte Ebene“ ist eigentlich nichts anderes als eine durch eine Hügelwelle eingetretene „trockene Unterbrechung“ des Kanallaufes. Sie stellt somit eine

flache, zumeist kahle Anhöhe dar, deren kurze Abdachung sich zu der oberen und deren längere Abdachung sich zu der unteren Kanalstrecke hin neigt. Es sind im Verlaufe des ganzen Kanales im Oberlande fünf solcher Ebenen vorhanden. Sie liegen insgesamt zwischen Pinnau- und Drausensee, also in unmittelbarer Nähe Elbings, sind voneinander je 2 bis 2,5 Kilometer entfernt und überwinden somit auf einer Strecke von rund 12 Kilometern ein Gefälle von 99,5 Meter, wozu nach wasserbautechnischen Erfahrungen der damaligen Zeit 32 Schleusen erforderlich gewesen wären.

Die gesamte Wasserstraße vom Drausensee bis nach Deutsch-Eylau umfaßt eine Länge von 195 Kilometern, wovon 41 Kilometer auf die wirkliche Kanalstrecke und 154 Kilometer auf die Seenstrecke im Kanal entfallen. Die Höhenunterschiede, die jeweils bei den einzelnen Ebenen überwunden werden müssen, betragen:

bei Neu-Kufffeld (Kleppe)	13,5	Meter
„ Hirschfeld	21,9	„
„ Schönfeld	24,5	„
„ Kanten	18,8	„
„ Buchwalde	20,4	„

* * *

Die Fahrt durch dieses technische Wunderland der Anlage des Oberländischen Kanals ist eine ungemein reizvolle. Sie kann von verschiedenen Orten des Verkehrsgebietes aus angetreten werden. Ihr Hauptausgangsort wird und muß immer die Stadt Elbing, gleichsam die Umschlagsstelle vom Kanal nach Haff und Ostsee hinunter, bleiben.

Die Hauptzugangstore zum Kanalgebiet sind also:

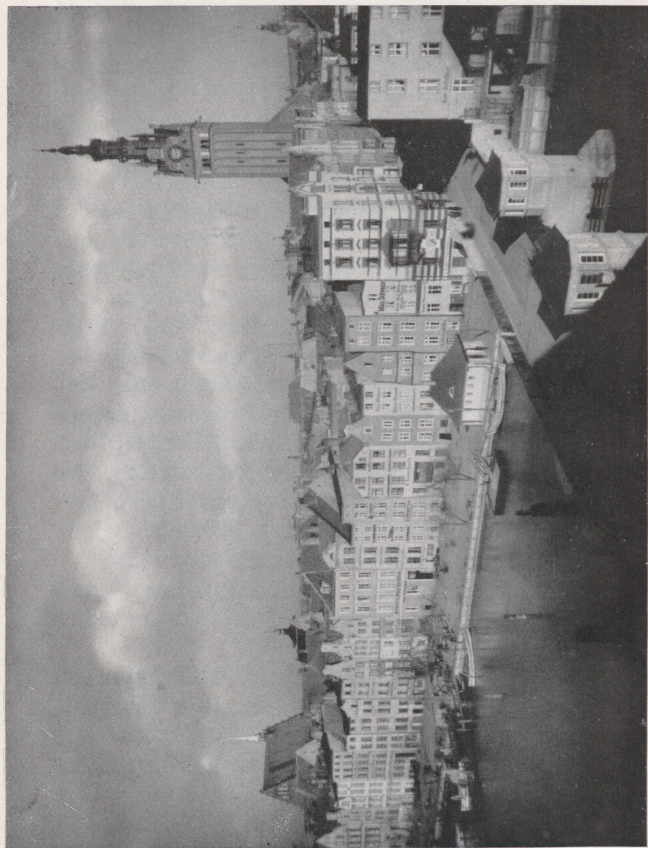
1. **Elbing.** Von hier aus führen, solange das Wasser offen ist, in regelmäßigem Verkehr

wöchentlich dreimal, im Hochsommer täglich zweimal, Motorboote für den Personen- und Handelsverkehr ins Oberland. Diese Boote fassen jeweils 50 bis 250 Menschen und erreichen die „Geneigten Ebenen“, die technischen Hauptsehenswürdigkeiten des Kanals, in 1½ bis 2 Stunden. Sie fahren auf verlängerter Strecke bis nach Tharden und Liebemühl und geben von hier aus Anschlüsse nach Dt.-Eylau und Osterode.

Sie vermitteln fernerhin von Tharden aus den Anschluß mit dem „Oberlandzug“ nach Königsberg und auf einer Dreitage tour die Verbindung: 1. Tag = Elbing – Dt.-Eylau; 2. Tag = Dt.-Eylau – Osterode oder Saalfeld; 3. Tag = Osterode durch den Duzkanal zurück nach Elbing.

Die Motorgesellschaft Schroeter u. Co., Elbing vermittelt für Einzelreisende, für geschlossene Gesellschaften, Schulen, Vereine, Verbände aber auch jede gewünschte Tagestour, die als Voll- oder Halbtagestour von Elbing ausgeht und in der angegebenen Zeit auch wieder nach Elbing zurückführen kann.

2. **Güldenboden.** Von der Bahnstation besteht Fuhrwerkverkehr zur ca. 9 Kilometer entfernten Ebene von Hirschfeld.
3. **Pr.-Holland.** Die Posthalterei stellt Fuhrwerke zur 7 Kilometer entfernten Ebene von Hirschfeld, oder zur 8 Kilometer entfernten Ebene von Kanten, oder zur 2 Kilometer entfernten Ebene von Buchwalde.
4. **Osterode** unterhält von etwa Mitte Mai bis Mitte September einen Motorschiffverkehr über den Schillingsee bis Bunkenmühle, einen solchen bis Tharden und einen weiteren bis nach Buch-



Elbing, Partie am Elbingfluß mit neuer Brücke

Aufn. Schmidt & Co., Elbing

walde, wo die Ausflügler gegebenenfalls aber nur die letzte der Kanalebene in Augenschein nehmen können, da allein die Fahrt von Buchwalde nach Elbing den Reiz über alle fünf Rollberge bietet. Das Verkehrsbüro Osterode ist zu erwünschten Auskünften stets bereit. Die Reederei Munter in Saalfeld vermittelt den Verkehr Tharden — Geneigte Ebene — Maldeuten an bestimmten Tagen der Hochsommermonate und steht zu Auskünften jederzeit zur Verfügung.

* * *

Wanderungen im Kanalgebiet

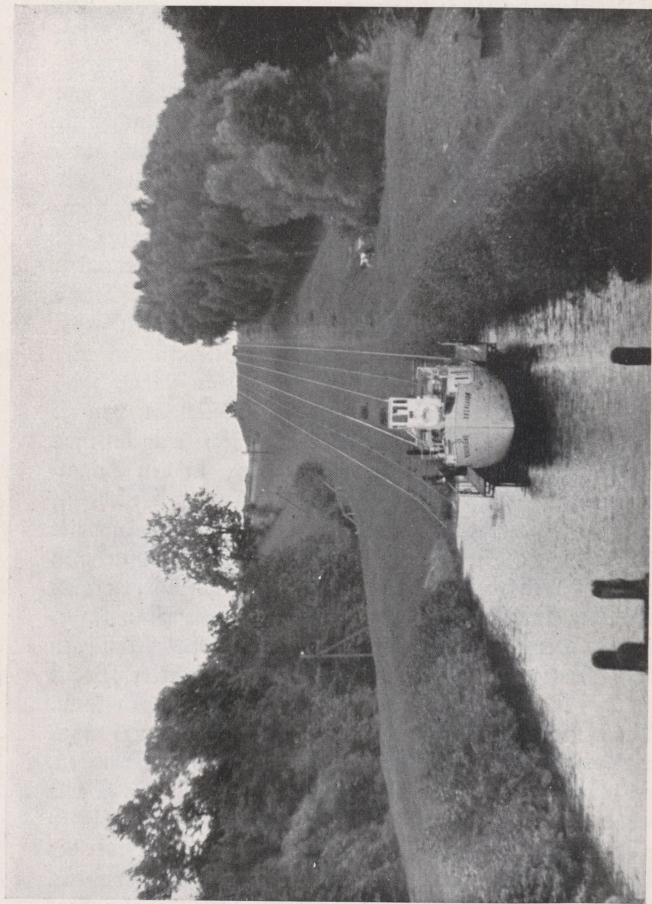
empfehlen sich von Kanten aus über Schönfeld nach Hirschfeld (Tagestour); von Tharden nach Osterode (Halbtagestour); von Tharden durch den Prinzenwald nach Winkenhagen, woselbst Schulen ebenso wie in Tharden oder in Liebemühl übernachten können. Die Strecke Tharden — Liebemühl ist eine Einstunden-Tour und führt durch herrlichen Wald. Von Tharden sind weitere Wanderwege empfehlenswert über Pörschken nach den 5 Drenkeseen oder nach dem Forsthaufe Eckschilling. Auf dem Treideldamm gelangt man zu Fuß zum Duzkanal und Röhloffsee; auch erteilt die Försterei Pillauken gern Auskünfte über kurze Ausflüge nach Grünort, an den verschwiegenen Rehbocksee und zu einer Reihe anderer Fußtouren in die Waldlandschaften des Oberlandes.

Die landschaftlich charakteristischste und damit typisch-lohnendste Fahrt in das Oberland wird freilich immer die Fahrt von Elbing aus bleiben, und wir wollen uns deshalb anschicken, deren Verlauf eingehender zu verfolgen.

Ein schmuckes Motorboot nimmt uns an den Kaianlagen in Elbing für ein verhältnismäßig billiges Fahr-
geld auf und durchschneidet die Wasser des Elbingflusses
an der bekannten Komnick'schen Automobilfabrik und der
Schwimmanstalt der Stadt Elbing entlang zur trag-
starken Eisenbahnbrücke. Nach einer etwa 30 Minuten
dauernden Fahrt im stillen Fluß erreicht man darauf den
Drausensee. An seinen Ufern soll einst das alte Truso ge-
standen haben, dessen heidnischer Zeit man sich gern er-
innert, wenn man seine Gedanken um ein Jahrtausend
zurückschweifen läßt und sich germanischer Urzeit vertraut.
Doch lenken abwechslungsreiche Bilder sehr bald wieder
hiervon ab; denn die weite, oft bewegte blaue Seenfläche
des Drausensees, die uns umgibt, ist rings von dichtem
Pflanzenwuchs durchstanden. Eine reiche Vogelwelt be-
lebt das dichte Grün und die blanke, blizende Flut.
„Inseln“ treiben umher. Enten und Wildgänse ziehen
zu Häupten. Taucher, Papchen und Rohrdommeln
huschen dahin. Die Köffelente und anderes Wasser-
getier taucht immer und immer wieder belebend auf. Eine
breite Fahrstraße inmitten des Sees gleicht einem sil-
bernen Bande. Denn im Drausenseegebiet gibt ein jahr-
hundertelanger Kampf zwischen Wasser und Land vielerlei
Anlaß dazu, den typischen Verlandungsvorgängen
aller ostpreußischen stehenden Gewässer einige Beachtung
zuzuwenden. Immer enger umschließt in ihnen das große
Heer aller landaufbauenden Hilfsfaktoren der Seen deren
fließendes Element und bedroht es, es über kurz oder
lang endgültig besiegt zu haben. Dann wird im Drausen-
see nur noch die breite Schiffahrtsrinne fahrbar sein,
durch die uns heut das Motorboot trägt. Links und rechts
werden dann üppige Weiden liegen und gesegnete Felder:
landeroberter Seengrund.

Aber noch trägt uns das Boot in rascher Fahrt durch die 9 Kilometer lange Seenstraße in einer Fahrrinne von 2 Meter Tiefe und etwa 20 Meter Breite auf die Höhe von Rosenort hin und in der Verbindung von Sorgefluß und Kanalmündung dem „Oberlande“ entgegen. Hellgelbes Schilf und braundunkle Brachen, goldhelle Getreidefelder und sattgrüne Wiesen, Hüggelland und Niederungsbilder wechseln panoramagleich ab mit zur Sicht kommenden Buchenwäldern und Forsten von stämmigem Nadelwald. So fahren wir in die Kleppine ein und nähern uns damit fast überraschend schnell der ersten der „Geneigten Ebenen“, dem Kollberge an dem Dorfe Neu-Kufffeld. Hier wird das Auge vor Staunen groß.

Unmittelbar vor dem forschenden Blick führen hier nämlich von Wasser zu Wasser zwei Paar starke, stählerne Schienenstränge, die auf in Abständen von je 3,14 Meter mächtigen, in das Erdreich eingelassenen Betonquadern ruhen, über einen Berg in den Kanalgang hinein. Auf diesen Schienen ruhen zwei niedrige, in ihren Ausmaßen ungemein große, offene, viergekuppelte Kastenwagen. Sie harren der Schiffe, die sie aufnehmen sollen. Freilich richten sich nach ihren Dimensionen auch die Abmessungen aller überhaupt zulässigen Kanalfahrzeuge. Deren Länge aber darf zurzeit das Maß von 24,5 Metern nicht übersteigen, indes ihre untere Breite bis 2,5 Meter und die obere 3,0 Meter betragen kann. Mit diesen Maßverhältnissen müssen die Fahrzeuge einen Tiefgang von 1 Meter und eine Tragfähigkeit verbinden, die zurzeit 60 Tonnen nicht übersteigen soll. Die Sohle des Kanals beträgt 7,53 Meter, die Tiefe reicht bis zu 1,26 Meter, und so stellt sich die obere Breite des Wasserspiegels auf eine Dehnung von 16,32 Meter ein. Die Dämme haben in der Höhe des Kanalwassers 13 Meter Stärke. Die Böschungsdossierung ist unter



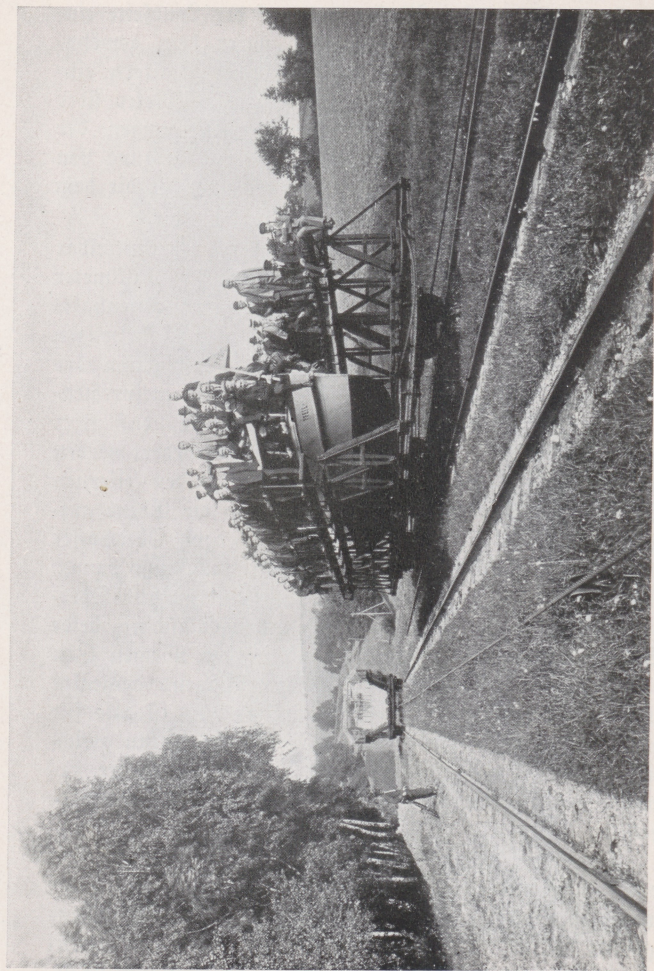
Ebene Schönfeld

Aufn. B. Perling, Königsberg i. Pr.

Wasser dreifach, über Wasser und auf der Landseite ein-
einhalbfach. Etwa 15 Zentimeter unter dem gewöhn-
lichen Wasserstande sind 0,6 Meter breite Bankette ein-
gelegt. Der Scheitel der Ebenen liegt 0,3 Meter über
dem Oberwasser und biegt damit die Neigungen der
Ebenen so flach zu, daß sie aus der Grundneigung von
1 : 12 für die im Unterwasser liegende und für die dem
Oberwasser zugewendete Strecke von 1:24 zählt.

Alle einfahrenden Kanalschiffe werden unmittelbar
am Beginn einer Ebene von einem 35 Millimeter
starken Drahtseil ohne Ende, das um eine riesenhafte
Trommel geleitet ist, von den geschilderten Fahrtwagen
aufgenommen und mit Hilfe der Seilkonstruktion der
Gesamtanlage aufgeschleppt. Hierbei sind die entsprechen-
den Vorrichtungen derart getroffen worden, daß stets
zwei Schiffe gleichzeitig über die Ebenen befördert werden
können. Wenn sich also der eine der beiden eisernen
Wagen aus dem Unterwasser erhebt und die Ebene auf-
wärts rollt, so gleitet der andere aus dem Oberwasser
auf den Scheitel-Höhepunkt der Ebene hinauf und danach
derem Ablauf zu. In dieser Zeit muß eine an dem Ober-
haupt jeder Ebene befindliche Aufzugsmaschine beide
Wagen ziehend schleppen, während in der übrigen Zeit
das Gewicht des talwärts rollenden Wagens dasjenige
für den aufsteigenden Wagen begünstigt. Es ist also für
den Betrieb der Ebenen am zweckmäßigsten, wenn gleich-
zeitig zwei Schiffe befördert werden; die Schwere des
einen wird dann ausgenutzt, den zweiten befördern zu
helfen.

Für jeden der Wagen ist ein gesondertes Drahtseil
vorgesehen, das über zwei Seilscheiben zu der bereits er-
wähnten Seiltrommel im Maschinenhause jeder Ebene
geleitet wird. Die erste Seilscheibe verläuft hierbei
parallel zur Kanalachse, die zweite ist parallel zum Seil-



Ebene Hirschfeld

Zufuhr, von Dörfren, Eibing

trommelverlaufe gerichtet. Von Oberhaupt zu Unterhaupt wechseln die Stränge ab.

Die Hauptkraft zur Bewegung der Fahrzeuge liefert die Wasserkraft des Kanales selbst. Dadurch unterscheidet sich das ostpreussische System noch im wesentlichen von seinem amerikanischen Vorbilde, in dem Motoren die Antriebskraft geben. Hier setzt sich nur ein oberflächliches Wasserrad von 8,5 Metern im Durchmesser mit mehr als 60 Zellen in Bewegung, das bei einer Umfangsgeschwindigkeit von 3,93 Metern und einem Wasserverbrauch von $1\frac{1}{2}$ Kubikmeter in der Sekunde eine Leistung von 68 PS entwickelt.

Nur bei der Ebene Neu-Kufffeld wirkt eine Turbine als Motor. Diese Ebene unterscheidet sich in ihrer Anlage von ihren vier Schwester-Ebenen auch noch dadurch, daß ihre technische Anlage der Kurvenlage der Ebene angepaßt werden mußte, wodurch Vereinfachungen erreicht wurden, die sich vor allen Dingen auf das System der Seilscheibeneinrichtungen erstreckten. Die Rollwege der Wagen zeigen hier wie in erhöhterem Maße auch im Baue der übrigen Ebenen Einrichtungen, die das gleichmäßige Erfassen der Lastwagen völlig gewährleisten. Es befinden sich zu diesem Zweck im Oberhaupte der Ebene auf der inneren und im Unterhaupte auf der äußeren Seite der Schienen Vorrichtungen, die zunächst auf den Achsenabstand horizontal und dann zur Steigung von 1:24 verlegt worden sind. Die Wagenräder haben jeweils zwei Laufkränze, die einen Spurenkranz begleiten. In letzterem ist auch das Bremsband enthalten. Es genügt hierbei das Anziehen eines einzigen Bremshebels im Maschinenhause oder am Fahrtwagen, um das rollende Gefährt auf der Ebene sofort zum Stillstand zu bringen. Auch sind die Radabstände der vorderen Wagenachsen geringer gehalten als die der hinteren. Hierdurch und

auf Grund einer Umleitung der Spurkranzbeziehungen auf dem Haupt- und dem Nebengeleise ermöglicht sich die völlige horizontale Führung aller rollenden Wagen, was für den Transport über die Ebenen von größter Bedeutung ist.

Die Aufschlagwasser zum Wagenbetriebe stammen stets aus dem Flusselemente des höher gelegenen Kanalabteils. Sie werden durch fallende Rohrleitungen von 1,2 Meter Weite auf die Zellen des Rades, bzw. der Turbine in Neu-Ruffeld, geführt, indessen das Verbrauchswasser durch einen mit Kaskaden versehenen Abzugsgaben dem Unterwasser wieder zugeführt wird und somit nicht verloren geht. Die Beförderung eines Schiffes über einen der „Kollberge“, wie der Volksmund die technische Einrichtung der Geneigten Ebenen benannt hat, nimmt etwa 10—15 Minuten in Anspruch.

Von beachtlicher Mannigfaltigkeit sind auch die vielen Brücken, die über den Kanalverlauf führen. Sie sind zumeist Aufschlagbrücken und romantisch hineingebaut in das Bild ihrer Umgebung.

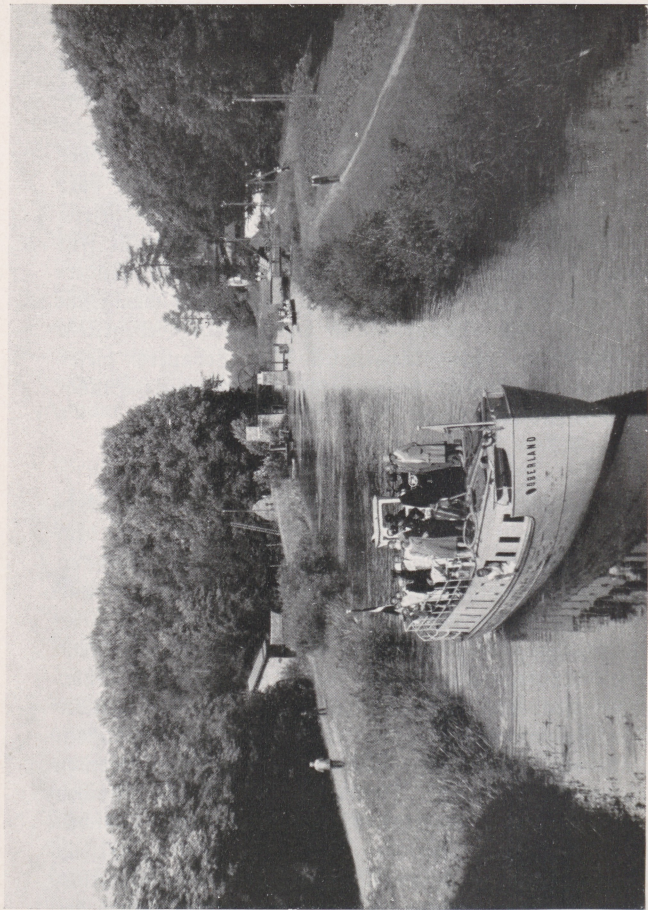
Zu den Wundern aller technischen Einrichtung des Kanals gesellen sich für die Reisenden durch das oberländische Gebiet auch noch die Reize eigenartiger Naturschönheiten, welche die Landschaft zu beiden Seiten des Kanals schon an und für sich als Reiseziel anziehend machen; denn die herrlichen Ausblicke auf das ständig ansteigende Gelände im Oberland gewähren immer wieder entzückende Bilder. Es wechseln gepolderte Niederungstriften mit kraft- und saftvollen Viehweiden, alte Herrensitze mit schattigen Parkanlagen und dichten Gärten, fruchtbare Äcker und liebreizende Dörfer, naturreich gesegnete Buchenwälder und romantische Seenflächen, die den Kanal immer und immer wieder in ihre weiten Arme aufnehmen, beständig miteinander ab.

So nähert man sich, etwa 15 Kilometer von Alt-Dollstädt entfernt, der geradezu märchenhaft schönen Landschaft von Buchwalde. Der Kanal läuft hier wie ein breites, blitzendes Silberband durch stille Waldeinsamkeiten. Die Bodenterrassen der Ebenen liegen nun stufengestaffelt vor einem freien Ausblick. Jedes Fahrzeug auf dem Kanal ist hier viele Kilometer weit sichtbar. Dort taucht gerade ein Kanalboot aus der Flut auf; hier hört man die Trommeln rollen und wirbeln; Drahtseile knirschen und ziehen an, das Dampfboot schrillt sein Signal durch die Stille, ein Segelboot blinkt, Ruderboote begegnen sich, und blickt man alsdann ein wenig um sich — die Höhe hinauf — so mahnt ein Gedenkstein sinnvoll dazu, einen Augenblick des Erbauers dieses Wunders der Technik zu gedenken: ein Steenke-Standbild gemahnt uns ernst.

* * *

Wer vom Samrodt- oder Rößhloßsee aus die oberländischen Seen befährt, der steht unmittelbar bei dem Orte Zölp vor den landschaftlich-reizvollsten Strecken dieser ganzen waldreichen Oberlandfahrt. Schmal und vielfach gewunden, dabei in einer Strecke von 12 Kilometern Länge, liegt hier der See mit seinen tausend Reizen vor dem überraschten Auge. Ein fast als dunkel anzuspreekender Buchenwald übt nun all den Zauber seiner Vorzüge aus. Das dichte Walddach gibt Schatten und Kühle; ein würziger Duft lockt zum Halten oder zu verlangsamter Fahrt. In den Baumkronen treiben bunte Vögel ihr munteres Wesen; Eichhörnchen huschen durch die Zweige; hier oder dort bricht auch einmal ein Reh durchs Geäst; allerlei Wasservögel beleben die Flut, und über alle dem Erdenfrieden zieht noch die Schar der dichten Wolken dahin als Segler zur ewigen Heimat.





Kanalspartie bei Buchwalde

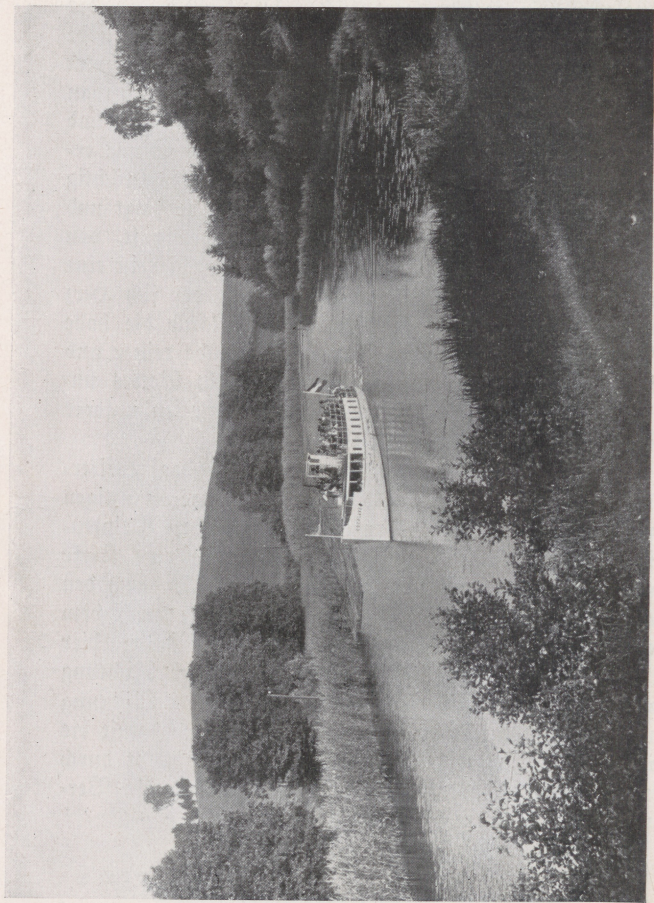
Aufn. B. Berling, Königsberg i. Pr.

Etwa 8 Kilometer hinter Zöly biegt ostwärts der schmale, aber ungemein romantische Duzkanal ab, der immer wieder von den Reisenden mit besonderer Vorliebe aufgesucht wird. Hier reichen die Buchen mit ihrem Geäst so eng über dem Kanalverlaufe zusammen, daß man wie unter einem schützenden Blätterdache dahinfährt, und immer und immer wieder werden Herzen und Sinne erfüllt mit dem, was Justinus Kerner einmal so prächtig zum Ausdruck brachte, wenn er in einem Liede singt und gemahnt: „Trinket, Augen, was die Wimper hält, von dem goldnen Überfluß der Welt.“ Wirklich, hier ist eine landschaftliche Segensfülle ausgebreitet, in der sich Herz und Seele weiten und im Genuße der Natur die hohe Weisheit des Lebens finden, daß keine Freude reiner und keine Stätte heiliger und geweihter ist, als Gottes unendlicher Tempelbau in den Domen und Hallen unserer heimischen Buchenwälder.

Aus dem Duzkanal gelangt man auf der Weiterfahrt in den Bärtingsee, bald darauf nach dem anmutigen Orte Tharden und von dort in den herrlichen Prinzenwald. Vom Rößloffsee aus, der teilweise eine Tiefe bis zu 30 Metern aufweist, kann man auch durch den kleinen Zopffsee und den größeren Eylingssee nach dem freundlichen Städtchen Liebemühl fahren. Von hier führt eine Teilstrecke des Kanals in südlicher Richtung nach Osterode hin und eine andere in nördlicher Richtung durch den Abiscarssee nach dem Geserichsee und damit bis nach Deutsch-Eylau. Der letztgenannte See steht durch den Weinsdorfer Kanal noch mit dem Ewingsee in Verbindung, an welchem Saalfeld liegt.

* * *

Das Kanalsystem der vorgeschilderten Weise genügt nun aber absolut nicht mehr den wirtschaftlichen Er-



Kanallandschaft bei Rodderstrauh

Zufn. B. Perling, Königsberg i. Pr.

forderungen unserer heutigen Zeit. Die Steigerung der Gewerbetätigkeit sowie die landwirtschaftliche Produktionskraft des Umlandes des Kanalgebietes erfordern für das gesamte südliche Ostpreußen neue Verbindungs- und Absatzwege. Elbing muß damit zweiter vollwertiger Seehafen Ostpreußens werden, nachdem Danzig und Memel dem Osten verloren gegangen sind. Elbing kann aber nur vollwertiger Seehafen werden, wenn ihm durch die Erschließung eines wirtschaftlich kräftigen Hinterlandes die Grundbedingungen dazu gesichert werden. Somit ist es zu begrüßen, daß Staat und Reich zur Zeit schon bereit zu finden waren, dem Projekte der Verbindung der masurischen Seen mit dem Oberlande und dem Ausbau des Elbing-Oberländischen Kanales, also kurz der Verbindung des Masurenlandes mit der Weichsel, ein besonderes Augenmerk zu widmen. Landwirtschaft und Kaufmannschaft, Industrielle und Handwerker, Arbeitgeber und Arbeitnehmer werden von dem Umbau und der Erweiterung des Elbing-Oberländischen Kanales, wenn er eine den modernen Verhältnissen angepasste Fahrtiefe erhält und an Stelle der gegenwärtig unrentablen Zustände seiner unwirtschaftlichen Ausmaße modernisiert wird, den weitesten Vorteil genießen. Wenn der Kanal, der jetzt durchschnittlich von 60 Fahrzeugen benutzt wird, in Zukunft von 900 befahren werden kann, wenn in sein Verkehrsgebiet statt wie bisher 50 Orte in Ostpreußen 182 Orte, unter denen sich nicht weniger als 24 Städte befinden, einbezogen werden werden, erst dann wird durch die Hebung des Wirtschaftsniveaus des Südens und Westens der Provinz Ostpreußen der ganzen Provinz ein Segen zufließen, der ihr ebensosehr vonnöten ist, wie sie ihn zweifelsohne verdient.



Kühls Hotel

Besitzer: Frau Hedwig Plaumann

Osterode Ostpr.

Wasserstraße 16 / Fernsprecher 507

Erstes und ältestes Haus am Platze, vollständig renoviert / Schöne Lage mit Hotel-Garten am Drenenz-See / Anerkannt vorzügliche Küche und Getränke zu soliden Preisen / Autogaragen

Besucher des Oberlandes!

Wenn Ihr das Gebiet des Oberlandkanals besichtigt habt, Kommt auch nach

Deutsch-Eylau

der Perle des deutschen Oberlandes, umgeben von herrlichen Naturschönheiten, Gelegenheit zu Dampfer- und Motorbootfahrten, Segel- und Rudersport auf dem 34 km langen Geserich-See, Schwimmsport im neuen modernen Strandbad mit 100 m-Kampfbahn, sowie zu wunderbaren Spaziergängen nach den verschwiegenen Waldseen.

Auskunft erteilt Verkehrsverein Deutsch-Eylau
Telephon 62 und 78

Wandern und Fernsehen

Die zuverlässigsten Führer zu den Schönheiten der
ostpreussischen Landschaft:

90 Fußwanderungen durch das malerische Ostpreußen Von Edgar Rudolph

Band I: Samland, Kurische und Frische Nehrung

Band II: Natangen, Ermland, Oberland

Band III: Rajuren

Jeder Band biegsam in Halbleinen gebunden M. 1.80

„Im Gegensatz zu den übrigen Führern wird hier zum erstenmal die Aufgabe unter dem Gesichtspunkt gelöst, dem Wandernden die besonders malerischen Punkte der Provinz zugänglich zu machen. Der Verfasser wandert seit 25 Jahren mit der Kamera durch Ostpreußen und kennt die landschaftlichen Schönheiten unserer Heimatprovinz aufs genaueste. Die Längen der einzelnen Touren werden jeder Leistungsfähigkeit gerecht. Kilometerangaben, bequemes Taschenformat in biegsamem Einband und gut leserliche Schrift erhöhen den praktischen Wert des Buches.“ (Allenstein Zeitung)

Das malerische Ostpreußen

Band I: Die ostpreussische Landschaft
2. erweiterte Auflage, mit 75 ganzseitigen Bildern
kartoniert M. 3.50, in Halbleinen M. 4.20

Band II: Dorf- und Städtebilder

„Wer diese herrlichen Aufnahmen ostpreussischer Landschaft in sich aufnimmt, begreift nicht mehr die oft gehörte Anschauung vom öden, eintönigen und lanaweiligen Osten. Zwar ist der Sommer hier kurz, aber diese Steilküsten im Samland, diese waldumrauschten Seen, die Blicke von den herrlichen Häfen, die meilenweiten Wälder, die immer belebenden Bäche und Flüsse geben der Landschaft einen Reiz, der zu jeder Jahreszeit den empfänglichen Menschen reich beschenkt. Wir finden in dem Buche viele Bilder von unbekanntem und kaum genannten Orten und Teilen der Provinz, aber immer dünkt es uns wie ein Loblied auf die von der Natur reich gesegnete Landschaft, die uns in Wort und Bild so schön vor Augen geführt wird.“ (Ostdeutsche Monatshefte)

Gräfe und Unzer, Verlag, Königsberg Pr.

