

Pruska Atlantyda

Piotr Kłobuch

Kanał Augustowski wraz z Czarną Hańczą jest popularny w Polsce i znany jako przepiękny szlak kajakowy. Kanał Elbląski jest także uznaną trasą turystyczną, kojarzoną głównie z przewozem statków na szynowych pochylniach. Mało kto natomiast słyszał, a tym bardziej widział z bliska, tajemniczy i najpotężniejszy z polskich kanałów – Kanał Mazurski.

Kanał ten miał stać się najkrótszą drogą wodną łączącą Wielkie Jeziora Mazurskie z Morzem Bałtyckim. Podjęta przez Niemców ogromna inwestycja jest w Polsce zupełnie zapomniana. O skali przedsięwzięcia wciąż jeszcze świadczą potężne śluzy, przy których komory śluzowe Kanału Augustowskiego wyglądają jak miniatutki.

Widząc po raz pierwszy wysokie, 17-metrowe żelbetonowe konstrukcje, wylaniające się nagle z lasu w mazurskiej głuszy, odnosi się wrażenie, jakby trafiło się na ślady dawno zaginionej cywilizacji.

Rozpoczęta w 1911 r. budowa kanału zakładała przekopanie go pomiędzy jeziorem Mamry a rzeką Łyną, która jest dopływem Pregoly wpadającej do Bałtyku. Kanał o długości 51,5 km musiał pokonać różnicę poziomów 111 m (na dwukrotnie



Jedyna (z dziesięciu) wykończona i w całości zachowana – śluza Guja.

dłuższym Kanałem Augustowskim ta różnica wynosi tylko 24 m!). Wykonano olbrzymie prace ziemne, budując potężne obwałowania na terenach bagiennych i przekopując się przez morenowe wzgórza. O rozmachu inwestycji najbardziej jednak świadczy system 10 potężnych żelbetonowych śluz, których komory mogły pomieścić statki i barki o wyporności do 240 ton.

Prace przerwano po wybuchu I wojny światowej wznowiono w 1934 r. Po ponownym przerwaniu

prac w 1940 r. kanał był już praktycznie przekopany. W 7 śluzach trwały prace wykończeniowe, a w trzech pozostałych roboty były zaawansowane w 30-50 %. Jeden kilometr kanału kosztował około 800 tysięcy marek. Wytyczenie nowej granicy między Polską a Związkiem Radzieckim przecięło kanał niemal w połowie, zostawiając po stronie polskiej 21, a w Okręgu Kaliningradzkim pozostałe 30 km jego długości. Śluzy również zostały podzielone: 5 najbardziej zaawansowanych

SPEŁYW W PIGUŁCE

Trasa

Kanał Mazurski od jeziora Mamry do rzeki Łyny (na terenie Rosji).

Trudności

Szlak dostępny dla kajaków tylko etapami. Poznanie trasy bardzo ułatwia posiadanie samochodu i transport kajaków do miejsc wodowania oraz piesza wędrówka z założonej bazy (np. w pobliżu śluz). Aby zwiedzić rosyjską część kanału, należy przekroczyć granicę w Gołdapi.

Proponowane etapy

- jezioro Przyszań (zatoka jeziora Mamry) – śluza Kaczory,
- śluza Leśniewo Dolne – jezioro Rydzówka – śluza Guja,
- śluza Guja – śluza Bajory,
- śluzy Ozierek, Družba I i Družba II do zwiedzenia po przekroczeniu granicy polsko-rosyjskiej w Gołdapi.

Zalecana mapa

Mapa topograficzna Polski (wydanie turystyczne) w skali 1:100 000, arkusz Kętrzyn (M-34-67/68), Czerniachowski (N-34-55/56) oraz Gusiew (N-34-57/58).



Kajak to jedyna dziś jednostka pływająca, która może skorzystać z pracy Niemców i wydanych przez nich milionów marek.



Śluza Kaczory.

w budowie zostało po północnej stronie granicy, pozostałe znalazły się na południe od niej. Wciąż jeszcze robią imponujące wrażenie.

Terra incognita

Przewodniki turystyczne traktowały temat Kanału Mazurskiego epizodycznie, poprzestając na niewielkich historycznych wzmiankach. Jedynym sposobem na poznanie tajemniczego kanału było zorganizowanie wyprawy. Naszym celem było spenetrowanie kanału zarówno po polskiej, jak i po rosyjskiej stronie granicy, ze szczególnym uwzględnieniem gigantycznych śluz. Stąd też oprócz paszportów konieczne okazało się zabranie jednoosobowych kajaków. Nasza wyprawa odbyła się na przełomie kwietnia i maja 2001. Wzięli w niej udział członkowie Korespondencyjnego Klubu Kajakowego „Grzęda”.

Dzień pierwszy

Jedziemy rozpoznać teren przed jutrzejszym pływaniem. Interesuje nas początek kanału i jego ostatni odcinek przy granicy. Chcemy ustalić, na jakim odcinku jest w nim woda umożliwiająca płynięcie. Droga z Węgorzewa do Sztynortu dojeżdżamy do betonowego mostu nad pełnowodnym kanałem, którego szerokość wynosi 25 m. Blisko stąd do jeziora Mamry, gdzie wejście do kanału osłaniają duże głazy. Tuż obok na jeziorze keja z jachtami. Widzę jak jeden z nich kładzie maszt, odpala silnik i wchodzi w głąb kanału, tak jakby był on spławny. Jutro sprawdzimy, gdzie jachty muszą porzucić swoje marzenia o Bałtyku.

Udajemy się na poszukiwania ostatniego polskiego odcinka. Bocznymi asfaltowymi i polnymi drogami docieramy do nadgranicznej Brzeżnicy. Tuż obok niej zachował się stalowy most nad zarośniętym trzciną kanałem. Gdzieniedzie tylko pośliskują płyty wody. Wyruszamy w górę kanału na poszukiwanie śluzy Długopole. Potężne betonowe fundamenty znajdują się w pobliżu miejscowości Bajory Wielkie. Budowla jest w fazie wstępnej, wyciągnięta na kilka metrów powyżej poziomu gruntu. Co ciekawe, Niemcy zdążyli wybudować budynek strażnika śluzy, zachowany do dzisiaj w dobrym stanie. Niestety, kanał poniżej zarośnięty jest gęstą i wysoką trzciną. Powyżej natomiast przegradza go ziemna tama, zatrzymująca część wody. Tutaj zaczyna się rezerwat przyrody „Bajory”, który należy objechać aż do mostu w Bajorach Małych.

Dzień drugi

Wiosenne słońce zaprasza do wędrowki w nieznanne, bo nie wiadomo dokąd będziemy mogli dopłynąć. Zaczyna się eksploracja. Wypływamy z jeziora Przyszań, które jest zatoką jeziora Mamry i kierujemy się do początku kanału. Za betonowym mostem dom strażnika podobny do widzianego wczoraj. Nieco dalej przyczółki wysadzonego mostu drogowego. Wpływamy w las, kanał jest szeroki i spławny.

Widać, że brzeg umocniono skalnym tłucznem. Po kilku kilometrach przegradza nam drogę ziemna grobla o stalowych krawędziach. Tu kończą swój krótki rejs jachty z Mazur. Kajak wystarczy przeciągnąć i można płynąć dalej. Trochę dalej zatrzymuje nas jaz o przedziwnej konstrukcji. Stalowa przegroda blokuje przepływ, widoczne są jeszcze potężne łańcuchy, które miały chować ją pod wodę. Płyniemy dalej, a brzegi kanału zaczynają wznosić się ponad okoliczne drzewa. Powoli dopływamy do kolejnej przegrody ziemnej. Poniżej wylania się potężna bryła śluzy Kaczory. Długa na 45 metrów i szeroka na 20 metrów, otoczona jest przez drzewa i wypełniona wodą. Ściągamy kajaki w dół i wpływamy do śluzy.

Ściany wznoszą się 17 metrów nad nami! Kajak na jej dnie wygląda jak zabawka, ale paradoksalnie tylko ta najmniejsza jednostka pływająca może korzystać z tej gigantycznej budowli.

Dzień trzeci

Odcinek poniżej śluzy Kaczory do jeziora Rydzówka nie został ukończony. Widać, że kanał miał tu pokonać dużą różnicę poziomów, bo tuż przed jeziorem, kilometr od poprzedniej śluzy, znajdują się fundamenty kolejnej – Leśniewo Dolne. Wystają ponad wypełniającą je wodę na wysokość 2 – 3 metrów. Na zboczu zachował się dom strażnika śluzy. Start ekipy z południowego brzegu jeziora Rydzówka następuje przy silnym wietrze i fali. Wejście do kanału znajduje się na przeciwległym, północnym brzegu. Po kilkuset metrach szlak przegradza jaz o podobnej konstrukcji do widzianego wczoraj. Należy domyślać się, że jazy miały stanowić zabezpieczenie odcinków przedśluzowych przed wodami jeziora.

Znajdująca się nieco dalej śluza Guja jest potężną żelbetonową konstrukcją, schowaną pod ziemnymi wałami, z których wystają dwie prostokątne wieże. To w nich kryje się zespół mechanizmów, pozwalających podnosić stalowe wrota w dole komory śluzowej. Patrząc w jej głąbie z krawędzi górnego poziomu, mimowolnie dostaje się gęsiej skórki. Czy te wymiary (52 metry długości i 15



Koniec wody w Kanale Mazurskim przed śluzą Bajory.

metrów wysokości) były celowo olbrzymie, aby – jak sądzą niektórzy – można było służami przeprowadzać łodzie podwodne?

Mieszkający obok strażnik chętnie oprowadza nas i wyjaśnia, że jest to jedyna kompletnie zachowana i wyposażona słuza kanału. Szkoda, że nikt nie pomyślał o stworzeniu w domu strażnika małego muzeum Kanału Mazurskiego z pocztówkami i jakimiś opracowaniami dla turystów. Bo to właśnie do Gui przybywa najczęściej ludzi chcących poznać legendę „kanału donikąd”.

Dzień czwarty

Dzisiejsze pływanie zaczynamy od wplynięcia pod stalowe wrota słuzy. Obecnie tylko kajaki mogą podплыć pod 15-metrowe ściany. Płyniemy dalej. Kanał robi się trochę węższy i pojawia się trzcina. Po pokonaniu pewnego odcinka szlaku napotykamy w wodzie ruiny stalowego mostu. Nieco dalej kolejny ślad wojny – główki wysadzonego mostu drogowego. Płyniemy teraz lasem, zaczynają pojawiać się zwałone drzewa. Kanał wpływa w świerkowy starodrzew i głęboko wrzyna się we wzgórze. To właśnie tu dostrzegam przyczółki brzegowe „nietypowego mostu”. Jego profil jest zbyt zwężony, upodabniając się do litery V. Wewnętrzne ściany obłożone są blachą, lepikiem i cegłą. Domyślałam się, że Niemcy zaplanowali w tym miejscu akwedukt, którym najprawdopodobniej miał popłynąć jakiś ciek wodny nad kanałem.

Płyniemy dalej. Pojawia się lekki szum. Zza zakrętu wylania się stalowa przegroda, wzmocniona głazami. Oznacza to koniec wody w kanale. Rozpoczynamy pieszy rekonesans. Idziemy przez las widocznymi już nasypami, które obramowują bardzo głęboki jar. Porasta go las, dołem płynie wąski strumień. Po dłuższym marszu docieramy do monumentalnej budowli tuż przed skrajem lasu. To słuza Bajory.

Jest taka sama jak ta w Guji, ale robi bardziej imponujące wrażenie, ponieważ nie została schowana pod ziemnymi wałami. Jest pewne, że była już ukończona. Wyposażono ją w przednie wrota i widać ramy po oknach w wieżach sterowni. Na przednim moście leży rozbite stalowe koło, wyrzucone z górnej maszynowni. Przestrzeń obok zdążyła już zarosnąć olchowym lasem, w którym buszują boby. Gotowy też był kanał poniżej słuzy, teraz szczelnie zarosnięty trzcina, stanowiącą skuteczną przeszkodę nawet dla naszych kajaków. Stojąc na skraju lasu widzimy ten sam most, na którym kilka dni temu kończyliśmy okrążanie rezerwatu „Bajory”. Tak więc dalej kajaki już nie popłyną.

Dzień piąty

Stalowy most w przygranicznej Brzeżnicy od następnego mostu na kanale dzieli dystans około 3 kilometrów. Tę odległość można by pokonać pieszo w 30 minut, ale niestety dzieli te miejsca granica. I nie jest to zwykła granica, ale granica między NATO a Okręgiem Kaliningradzkim. Tak więc, aby zbadać jak wygląda kanał na odcinku kolejnych trzech kilometrów, musimy udać się na wschód do przejścia granicznego w Goldapi, przejść na rosyjską stronę i ponownie wrócić na zachód, aby znaleźć się naprzeciw polskiej Brzeż-



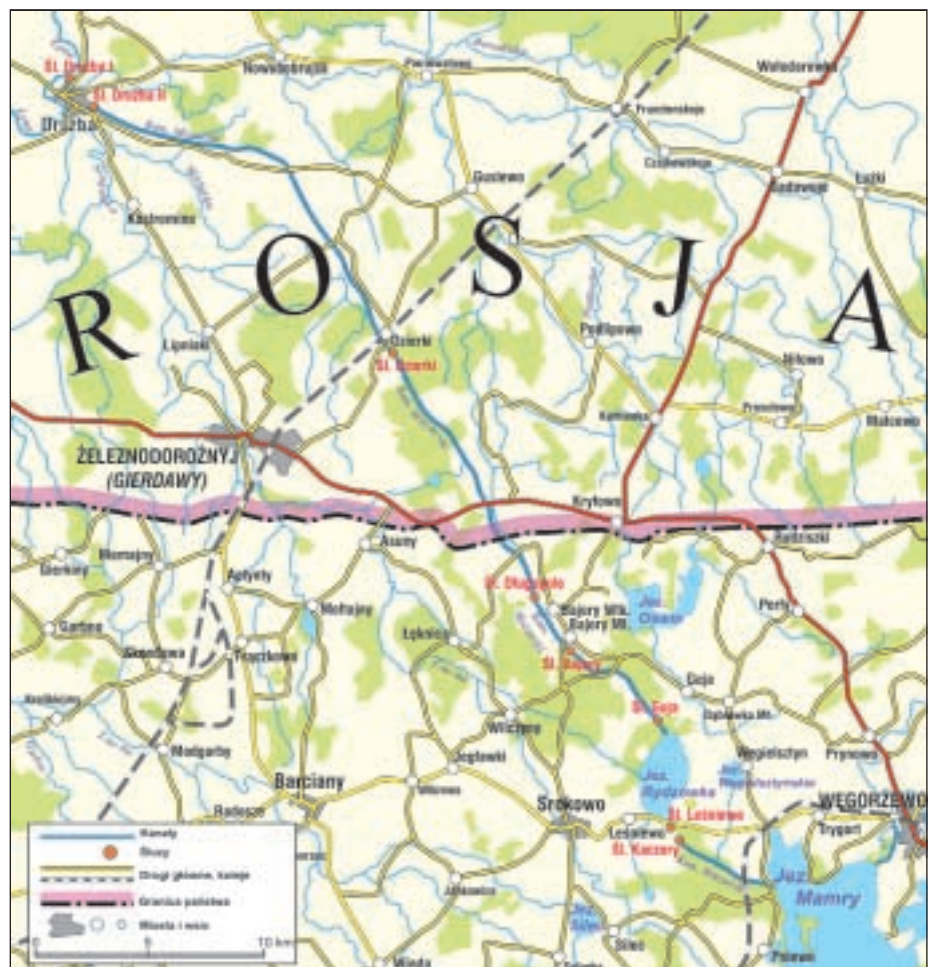
Fot. Piotr Klobuch

Zdewastowana po wojnie słuza Bajory.

nicy. Łącznie ponad 150 kilometrów. To jest właśnie geopolityczny absurd, przykład granicy bardziej psychicznej niż geograficznej.

Po drugiej stronie turystyka nie istnieje, choć pierwsze wrażenia z odprawy granicznej zdawały się przeczyć tej opinii. Zmyliła nas grupa ludzi z rowerami, którzy wyglądali jak turyści. Po krótkiej chwili okazało się, że to tak zwane „mrówki” trudniące się przemytem alkoholu i papierosów.

Bocznymi drogami, z mapą w ręce, kierujemy się do nadgranicznego miasta Żeleznodoroznyj. Zaskakuje nas brak powszechnych po naszej stronie granicy rolniczych siedlisk. Sprawia to wrażenie zupełnego wyludnienia tych terenów. Jeśli dodać do tego znikomy ruch samochodowy, brak stacji benzynowych i olbrzymią dekapitalizację mijających miasteczek, może się wydawać, że czas zatrzymał się tu w latach pięćdziesiątych. Po kilku-





Fot. Piotr Klobuch

Jaz wyrównawczy przed śluzą Kaczory.

dziesięciu kilometrach powrotu na zachód droga zbliża się do pasa pogranicznego, a po naszej lewej stronie pojawiają się zasieki z drutu kolczastego. Dojeżdżamy wreszcie do mostu leżącego „tylko” 3 kilometry od swojego odpowiednika po naszej stronie kanału. Na południe od nas, wśród drzew, widać dachy polskiej Brzeżnicy. Aż trudno uwierzyć, że mieszkający po obu stronach granicy nigdy się nie spotkali...

Zjeżdżamy w boczną drogę, którą chcemy dostać się do kanału. Z minimalną prędkością, kłuząc wśród potężnych dziur w asfalcie, dojeżdżamy do Ozierek. Śluza wylania się nagle z lasu, gdy wjeżdżamy na betonowy most tuż przed nią. Pełni emocji wspinamy się schodami na szczyt wieży. Obiekt był kompletnie wykończony i obasypany ziemnymi wałami. Niestety, całe wyposażenie zostało pocięte palnikami na złom, a dach i okna przestały istnieć. Przerazenie budzą niesłoneżone głębokie szyby w podłodze sterowni, do których łatwo wpaść. Ciekawe, że w kanale powyżej i poniżej śluzy znów pojawia się woda.

Próbujemy poruszać się gruntową drogą wzdłuż kanału i po kilku metrach musimy zawrócić. Kolejny są zbyt głębokie. Odbijamy w bok kierując się do miejscowości Drużba, gdzie powinny znajdować się dwie śluzy. Po kilkudziesięciu kilometrach kluczenia docieramy do celu. Pierwsza ze śluz – Drużba I – leży kilkaset metrów od miejsca, w którym Kanał Mazurski łączy się z Eyną. Do drugiej z nich – Drużby II trzeba cofać się pełną drogą wzdłuż kanału. Obydwie mają podobne konstrukcje, inne od tych znanych z Polski. Tutaj zastosowano uchylne podwójne stalowe wrota. Materiał użyty do ich budowy jest też mniej trwały. Świadczy o tym bardziej skorodowane wnętrza śluz. Prawdopodobnie ta część kanału została wybudowana najwcześniej, jeszcze przed I wojną światową. Niestety, do śluz Drużba II nie dociera woda, a odcinek poniżej przypomina zarośnięte bagno.

Przy ostatniej ze śluz zachował się budynek strażnika, podobny do widzianych u nas. Jedyna

część z bogatej infrastruktury kanału, która służy człowiekowi do dziś.

W położonej nieopodal miejscowości Drużba zaskakuje nas niesamowity widok. Drogowe rondo o potężnych rozmiarach w terenie, gdzie stoją tylko dwa lub trzy obskurne gmaszyska. Początkowo nie rozumiem, po co je wybudowano. Dopiero potem, patrząc na jego regularny zarys i wyłożoną brukiem przestrzeń uświadamiam sobie, że to jedyny ślad po byłej osadzie. Pozostał tylko ten brukowany plac – dawny rynek. Domy wyparowały!

Z olbrzymim trudem docieramy do Jasnej Polany, gdzie znajduje się jedyny czynny pensjonat, prowadzony przez... rodowitych Austriaków.

Dzień szósty

Dziś naszym celem jest Puszcza Romincka, dawne tereny łowieckie cesarzy niemieckich, dziś przecięte graniczną brzytwą. To podobno w tych lasach padł światowy rekord wielkości poroży jelenia. Udajemy się na spotkanie z Wasilijem Kardaszem, który w Okręgu Niestierowskim zajmuje się sportem i turystyką. Dzięki niemu udaje się nam załatwić specjalne przepustki umożliwiające wjazd do puszczy, która jest strefą zamkniętą. Razem z Wasilijem docieramy do Jeziora Wisztyńskiego na granicy z Li-

twą. Schowane w lasach duże i piękne jezioro ma krystalicznie czystą wodę. Z minimalną prędkością pokonujemy długie kilometry, aby odszukać osadę Radużnoje. Przed wojną nazywała się ona Rominten i dla cesarzy niemieckich była tym, czym dla carów rosyjskich Białowieża. Obecnie mieści się tu strażnica rosyjskich pograniczników. Stojący przy szlabanie żołnierz jest kompletnie zaskoczony, kiedy widzi nas wylaniających się z lasu tuż przy granicy z Polską. Po drewnianym pałacyku myśliwskim i fantazyjnym kościółku w stylu norweskim ani śladu.

Przystajemy na starym kamiennym moście, przez który wiedzie nieczynna droga do polskiej części puszczy. W dole płynie rzeka. Tu nazywa się Krasnaja. To ta sama, która po naszej stronie granicy przepływa pod słynnymi wiaduktami w Stańczykach, gdzie nosi nazwę Błędzianki. Niestety, już nikt nie pamięta, że przed wojną nosiła ona staropruską nazwę Rominta, tak jak puszcza, której dała swą nazwę.

Leśnymi duktami wracamy do przejścia granicznego w Goldapi. Z niemalym trudem, tuż przed zamknięciem granicy, udaje się nam pokonać stalowe szlabany i ogrodzenia.

Czy kiedyś uda się spłynąć Kanałem Mazurskim do Lyny? Raczej wątpliwe, ale zdecydowanie warto zobaczyć kanał z bliska, zwodować kajak i wpląć choć na kilka minut w 17-metrową śluzę. I tylko przy użyciu tak małej łodzi jak kajak będzie to możliwe. **WIOSŁO**



Fot. Piotr Klobuch

Rosja – śluza Ozierki.