

2. Abtheilung. 2. Kapitel.

Der Dginskikanal.

Ueber den Dginskikanal enthält die „Kurze Uebersicht der Wasserstraßen Rußlands“ vom Ingenieur G. M. Schtkow (St. Petersburg, 1892) einige Angaben, welche im Nachfolgenden durch Mittheilungen aus dem „Statistischen Sammelwerk des Ministeriums der Wegeverbindungen“ (Bd. 43 u. 44, St. Petersburg, 1896) und aus anderen Quellen ergänzt worden sind.

Der Kanal bewirkt eine Verbindung zwischen den Stromgebieten des Njemen und Dnjepr, überschreitet also die europäische Hauptwasserscheide, und zwar im Wygonowskisee (+ 154 m). Im Njemengebiete bildet seine Fortsetzung bis zum Hauptstrome die schiffbare Szezara (Mündung = + 104 m). Im Dnjeprgebiete mündet der Kanal in die Jasiolda, welche sich in die Pina ergießt (Mündung = + 124 m). Dieser Nebenfluß des Prypet bewirkt die Schiffahrtsverbindung vom Dnjepr einerseits durch den Dginskikanal mit dem Njemen, andererseits durch den Dnjepr-Bug-Kanal mit der Weichsel. Folgende Tabelle giebt ein Bild über die Längen und Fallhöhen der einzelnen Theile der Wasserstraße:

Theile der Wasserstraße		Länge		Fallhöhe	
		km	km	m	m
Szezara	Untere Szezara . . .	123,0	227,0	28,0	50,0
	Kanalisirte Szezara . .	104,0		21,3	
	Verbindungskanal . .	2,8		0,7	
Dginskikanal	Scheitelhaltung . . .	4,2	55,0	—	—
	Südliche Schleusentreppe	48,0		15,8	
Jasiolda	Kanalisirte Jasiolda . .	6,4	35,0	1,8	30,0
	Untere Jasiolda . . .	28,6		12,4	

Die Jasiolda entspringt (in geringem Abstände von den Quellen des Narew und der Pjesna) in dem Sumpfgebiete am Bialowjecer Urwalde und erhält aus dem von ihr durchflossenen Theile des Polesje eine ziemlich gute Speisung. Im Hochsommer wird allerdings der Wasserstand über den zahl-

reichen Sänden des Unterlaufs so gering, daß der hauptsächlich zu Berg stattfindende Verkehr große Schwierigkeiten erleidet, zumal die Fahrrinne sehr scharfe Windungen beschreibt. In der an den Kanal anschließenden Strecke sind zwei Staltungen mit je 0,7 m Stauhöhe angelegt, welche dort eine ausreichende Fahrtiefe sichern.

Der Oginskikanal besitzt zehn Kammerschleusen mit je 42,7 m nutzbarer Länge und 5,3 m Thorweite, sowie eine Halbschleuse mit 0,7 m Stauhöhe, die zur Aufspeicherung eines für den Sommerbetrieb nicht immer ausreichenden Wasservorrathes im Wygonowskisee dient. Diese Halbschleuse und die Kammerschleusen Nr. 1 bis 9 gehören zur südlichen Schleusentreppe; Schleuse Nr. 10 bildet den Uebergang vom Wygonowskisee zum Verbindungskanale nach der Szezara. Die durchschnittliche Fallhöhe der zur Schleusentreppe gehörigen Kammerschleusen beträgt 1,31 m (1,18 bis 1,52 m); der Rest vertheilt sich auf das Spiegelgefälle in den Staltungen. Hierdurch wird das ohnehin bereits knappe Speisewasser stark in Anspruch genommen. Dieses kommt lediglich aus dem vom Kanal durchquerten Wulkosee und dem Wygonowskisee, der jedoch nicht beliebig tief abgelassen werden kann, da er selbst einen Theil der Wasserstraße bildet. Unter gewöhnlichen Verhältnissen liegt sein Wasserspiegel nach dem Ablassen des Eises im Frühjahr auf 2,1 bis 2,3 m a. D.-P. Schleuse 10. Er sinkt allmählich bis auf 1,5, zuweilen sogar bis auf 1,3 m, so daß die Schwankung 0,7 bis 1 m beträgt. Nach längerer Trockenheit läßt sich daher die Soltiefe des Kanalbetts von 0,9 m nicht aufrecht erhalten. Seine Sohlenbreite beträgt 7 bis 11 m, die Spiegelbreite bei voller Füllung 12 bis 16 m. Auf jeder Seite liegt ein 3 bis 4 m breiter Leinpfad, 0,6 m über dem gewöhnlichen Wasserspiegel. Von der Jasiolda bis zur zweiten Staltung am Wulkosee ist das Bett in sandigen, die Scheitelstaltung in torfigen Boden eingeschnitten. Nach den Angaben auf S. 112 bleibt die Eisdecke auf dem Wygonowskisee länger als im ganzen übrigen Njemengebiete, so daß die Scheitelstaltung des Kanals meistens erst zu Ende März, manchmal nicht vor Mitte April (nach unserem Kalender: Ende April) eisfrei wird. Das Zufrieren erfolgt zuweilen schon am Ende des russischen Oktober, meist im Anfange bis Mitte November (nach unserem Kalender: Mitte bis Ende November). Durchschnittlich wird der Kanalbetrieb 140 Tage jährlich durch die Eisverhältnisse gesperrt. Im Laufe des April beginnt der Wasserverkehr, der jedoch aus dem oben genannten Grunde im Hochsommer zuweilen sehr erschwert oder unterbrochen wird. Auch wenn die Tiefe noch ausreicht, stockt der Verkehr bei heftigen Winden, falls der Wellenschlag auf dem 25 qkm großen Wygonowskisee so stark ist, daß die flachbordigen Fahrzeuge und die Flöße an der Fahrt über den See aus Sicherheitsrücksichten gehindert werden.

Die Szezara ist bis zur Mündung bei der Kreisstadt Slonim mit zehn Halbschleusen kanalisiert, d. h. mit Nadelwehren von ähnlicher Bauart wie im Bug-Dnjepr-Kanal (vergl. Bd. III, 2. Abth. 17. Kap.). Die unmittelbar hinter der Kanaleinmündung gelegene Halbschleuse hat nur 0,3 m Stauhöhe, jede der übrigen 1,36 m. Nach dem Ablaufen des Frühjahrshochwassers gelingt es nicht immer, eine Fahrtiefe von 0,6 m in der kanalisierten Strecke zu be-

wahren, da das Bett voller Sände liegt. Diese und die scharfen Krümmungen der Fahrrinne erschweren auch in der unteren, von Natur besser schiffbaren Strecke des Flusses den Verkehr während der Sommermonate und legen ihn öfters völlig lahm. Eine Begradigung und tiefere Ausbaggerung der Fahrrinne, sowie die Ergänzung der unvollständigen Kanalisierung würden schwerlich zu umgehen sein, wenn man die Wasserstraße zuverlässig machen wollte. Als die 1768 vom polnischen Wojwoden General Michael Oginski begonnenen, aber nicht zu Ende geführten Arbeiten am Kanal von der russischen Regierung 1799 bis 1804 fertiggestellt wurden, waren keine Stauanlagen in der Szcara vorgesehen. Man hatte geglaubt, durch Räumung von Baumstämmen und Anlage einiger Buhnen die Schiffbarkeit des Flusses ermöglichen zu können. In der That gelangten auch schon 1802 einige flachgehende Fahrzeuge vom Dnjepr nach Königsberg, wie Wukke mittheilt. Noch vor der Beendigung der Arbeiten überzeugte man sich jedoch, daß in der mittleren Szcara Stauwerke unumgänglich nothwendig wären, da die Schiffe schon im Juni auf den Sänden sitzen blieben. Zunächst wurden drei Halbschleusen gebaut, deren Zahl bis 1846 auf sechs und später auf zehn vermehrt wurde. Dennoch ist ein durchgehender Schiffsverkehr bloß im Frühjahr oder Spätherbst möglich und auch dann äußerst gering. In den Jahren 1889/94 sind jährlich im Durchschnitt nur 18 kleine Barken (12 bis 13 m lang, 3,6 m breit mit 0,6 m Tiefgang bei 5 t Ladung), meistens vom Dnjepr zum Njemengebiete, durch den Kanal gefahren, auf der unteren Szcara weiter sogar nur 7 Kähne; die übrigen scheinen nicht über Slonim hinaus gekommen zu sein. Etwas größer ist der Verkehr von dem in walddreicher Umgegend gelegenen Dorfe Telechany (am Oginskikanale) nach der Pina hin. Hier verkehrten 1889/93 durchschnittlich 131, im Jahre 1894 sogar 246 Fahrzeuge.

Wirkliche Bedeutung besitzt dagegen die Flößerei, obgleich auch sie unter den geringen Tiefen im Sommer oft zu leiden hat. Auf der Kanalstrecke unterhalb Telechany wurden 1890/94 jährlich nahezu 5000, oberhalb dieses Ortes 5650, auf der Szcara oberhalb Slonim 8330, unterhalb Slonim 11 450 kleine Flöße befördert. Von den unterhalb Telechany gezählten Flößen gingen 500 nach der Pina, 4500 nach dem Njemen, ebenso alle Flöße, die unterwegs bis Slonim dazu kamen. Fast 40 % des Floßholzverkehrs der unteren Szcara (1894 etwa 38 000 t) stammte also aus der Pina, größtentheils aus weiten Entfernungen; selbst vom Gouvernement Orel kommen auf dem Wege durch den Oginskikanal werthvolle Hölzer nach Memel und Königsberg, theilweise auch über den Augustowskikanal durch den Narew nach der preussischen Weichsel. Manchmal dienen diese Flöße noch zur Beförderung anderer Güter, besonders von Eichenstabhholz, Klobenholz, rohen Holzwaaren, Getreide, Salz, Pottasche u. s. w. Die Fahrt durch den Kanal dauert für Barken etwa 5, für Flöße 10 bis 20 Tage, falls nicht etwa ungünstige Witterung oder niedriger Wasserstand die Reise wochenlang unterbricht. Dampferverkehr findet nicht statt; nur auf der Szcara bei Slonim ist für 1891 ein Dampfer vermerkt, der aber nicht bis Telechany gekommen zu sein scheint.

