

Karl Baumgarten

Der Maltzangraben

Wir sehen heute die aufschlußreichen heimatkundlichen Veröffentlichungen aus dem Dorfe Federow im Kreise Waren fort.

Die Schriftleitung.

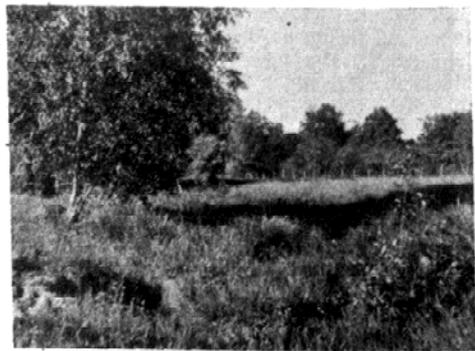
Unter den Flurnamen des Dorfes Federow finden wir die Bezeichnung „Maltzangraben“. Dieser Name sowie die vorhandene Restanlage halten die Erinnerung an den Eigenwilligsten derjenigen, die einander im Besitze von Federow ablösten, wach. Rund 100 Jahre sind seit dem mißglückten Unternehmen verstrichen, zweimal zogen neue Menschen ins Dorf, und doch ist das Andenken an diesen Mann nicht geschwunden. Noch heute wissen die Federower vom „Baron“ zu berichten. Schon Spinnen sich Legenden um seine Gestalt. Fühlen sie die Tragik in seinem Leben?

Ein älterer Förster, dessen Vater das gesamte Unternehmen unter Aufsicht des Freiherrn von Maltzan leitete, weiß anschaulich vom Werden und tragischen Abschluß des Baues zu erzählen. Um 1850 ist es. Ein gewaltiger industrieller Aufschwung treibt unser Volk aufwärts. Fabrik auf Fabrik schießt aus dem Boden. Eine Revolutionierung des gesamten sozialen Zustandes der Nation setzt ein. 1835 faucht und stampft das erste Dampftröß von Nürnberg nach Fürth, 1839 ist die Postkutsche im Wettstreit der „eisernen Bahn“ Leipzig—Dresden unterlegen. In Mecklenburg jedoch ist kein Hauch neuen Werdens zu verspüren. Wie in Großväter Zeiten führt der Verkehr über gewundene Landstraßen. Tiefe, mit Schlamm gefüllte Schlaglöcher zerbrechen Deichsel und Achsen. Umschlagende Gefährte verstreuen wertvolles Ladegut. Solch polarer Gegensatz prägt sich dem jungen Freiherrn ein, läßt ihn nicht wieder los. Und er unternimmt das Wagnis, den Anfang zu machen, auf seiner Begüterung wenigstens Wandel zu schaffen.

Vorbildlich ist die Neuanlage seiner Wege. Auf sein Geheiß werden die Landstraßen gegradet, beidseitig mit Linden, Ahorn oder Birken bepflanzt. Durch diesen Erfolg ermüdet, wagt er sich an die Lösung eines Verkehrsproblems, an dem er scheitern muß, da ihm die technischen Kenntnisse, deren er bei diesem Unternehmen bedarf, fehlen. Das Ziel ist, seine Hauptbegüterung Federow an das Elde-Wasserstraßennetz anzugliedern. Für das Projekt einer Kanalverbindung Federow—Müritz erscheint eine Reihe kleiner Seen recht günstig. Durch sie ist die Führung gegeben: Müritz - Kanal - Rederang - Kanal - Jankersee - Kanal - Hoffsee. Eine kartenmäßige Festlegung ergibt, von vielleicht notwendigen Baggerarbeiten in den Seen abgesehen, eine reine Kanalbaustrecke von rund 2000 Metern. Schwierigkeiten sind einzig im Abschnitt Rederang - Jankersee zu erwarten. Hier ist ein Höhenzug von rund 7 Meter auf einer Länge von rund 600 Meter zu durchstechen. Alle übrigen Teilstrecken können durch Wiesen geführt werden. Da auf der Strecke Rederang - Jankersee die

Specker Landstraße durchschnitten werden muß, wird im Plan eine Überführung in Gestalt einer hölzernen Klappbrücke ausgearbeitet. Diese Überführung machte allerdings eine geringe Umlegung der Straße notwendig, um die erforderliche Höhe für die Brücke zu gewinnen. Darüber hinaus ist an der Brückenbaustelle eine Erhöhung der Ufer durch breite Sandwälle vorgesehen.

Auf Anordnung des Freiherrn beginnen nun Arbeiter der Besitzungen Federow und Schwarzenhof das Werk. Schnell ist der Bauabschnitt 1 vollendet. Selbst im Bauabschnitt 2 geht es zunächst flott voran. Im Moor gefundene vorgeschichtlich wichtige Dinge (Urne, Beil und Elchgeweih) werden mit vielem anderen zu einer Sammlung, dem „Maltzaneum“, dem Grundstock des Warener Heimatmuseums, vereint. Langsam steigt im weiteren Bauverlauf das Gelände an. Karre auf Karre Sand wird ausgehoben, auf schrägen Auffahrtbrettern herausgelarrt, an den Auffahrtswällen der projektierten Brücke sowie an anderen bestimmt bezeichneten Stellen entladen. Näher und näher rückt das Kanalbett dem Jankersee. Ist dieser See erreicht, ist das Werk so gut wie gelungen. Unter den Augen des Bauherrn geschieht der Durchstich. Schon dunkelt der Abend, als die Arbeiter mit kräftigen Spatenstichen die Verbindung schaffen. Entsetzt springen sie zur Seite, kaum retten sie das Leben. Mit ungeheurer Wucht bricht das Wasser die restlichen Hindernisse hinweg. Surgelnd schäumt eine mächtige Welle durch das Kanalbett. Unterspült stürzen die Ufer zusammen. Eine lange Nacht tosen und brausen die Wasser. Mit elementarer Gewalt zerbrechen entfeselte Naturkräfte das Werk mühevoller Wochen. Als der Morgen heraufdämmt, beruhigt sich das Wüten der Fluten. Ein trostloses Bild der Zerstörung bietet sich dem übernächtesten Freiherrn: Sein Werk zerstört, hunderte Tagewerke vertan, alles zerbrochen! Wer trug die Schuld, wo lagen die Fehler? Der Freiherr hatte als Laie nicht die Differenz der Spiegel des Rederang und des Jankersees zu erkennen vermocht. Drei Meter



Das Bruch hat das Kanalbett zurückerobert

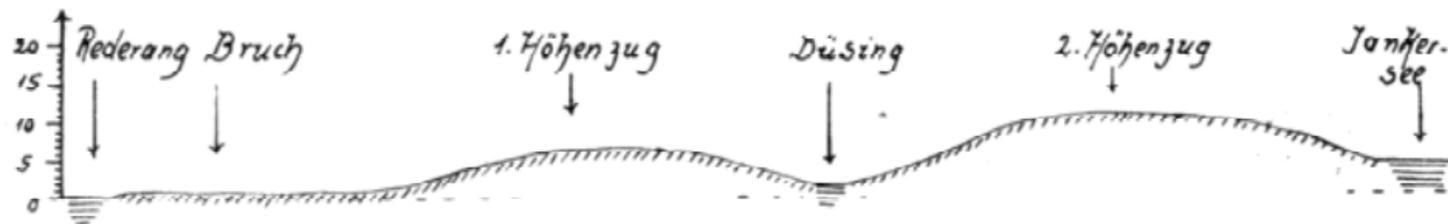
Aus des Heimatgauer's Vergangenheit

Wasserspiegelunterschied machten das gesamte Werk zunichte. Zu neuem Beginnen vermochte der Freiherr sich nicht aufzraraffen.

Drohender stieg schon vor dem Leben des Freiherrn das Gespenst der Verschuldung auf. Die vielen wirtschaftsfremden Arbeiten machten gewinnbringende Erträge der Güter unmöglich. Selbst gewaltiger Holzeinschlag vermochte nicht das bittere Ende zu wenden. 1872 war dieses Ende gekommen. Jüdisches Leihkapital übernahm die Begüterungen, der Freiherr verließ Federow.

Über sein weiteres Schicksal wußte der Gewährsmann nichts zu sagen.

Unvollendet blieb das Werk. Jahrzehnte gingen darüber hin. Zurückerober hat das Bruch das Kanalbett. Zwischen Bülden von Hartgras windet sich ein schmales Rinnsal zum blinkenden Spiegel des Rederang. Die Schrägufer in den Höhenzügen ist der Wald hinabgeklettert. Erlen säumen den schwächtigen Graben, über dem Mücken und stahlblaue Fliegen in flimmernden Sonnenseken tanzen und spielen.



Geländeprofil zu Abschnitt 2

Bilder: Karl Baumgarten