

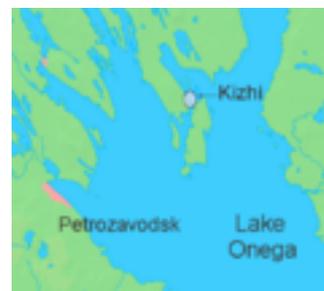
# Fahrt ins Baltikum, nach Karelien und Norwegen im Mai-Juli 2013

## 6. Bericht: Onegasee, Kishi, Kondopoga, Kivach, Povenec, Weißmeerkanal, Sandarmoch, Medveshjegorsk

Am 5. Juni starteten wir nach der Stadtrundfahrt mit einem Tragflügelboot vom Hafen der Stadt Petrozavodsk aus zur 60 km entfernten Insel Kishi, die im Onegasee liegt.



Unser Boot.



Das Ufer des Onegasees ist von Schären

gekennzeichnet. Auf dem Bild ist nicht der gesamte See abgebildet.

Der Onegasee ist mit 9720 km<sup>2</sup> nach dem Ladogasee der zweitgrößte Süßwassersee Europas (sowohl der Fläche nach, als auch nach der



Wassermenge). Er hat etwa 50 größere Zuflüsse und nur einen Abfluss über die Swir, die in den Ladogasee mündet. An seinen Ufern wurden früher Eisen- und Kupfererz verarbeitet (auch auf der Insel Kishi). Heute ist die Holzgewinnung und -verarbeitung, insbesondere die Zellstoffindustrie der Hauptindustriestweig am See.

Übersichtskarte zu den Seen. Beachte, dass hier die Ufer der Seen vereinfacht dargestellt sind (z.B. auch von Kishi). Die Städte Kondopoga und

Medveshegorsk besuchten wir in den nächsten Tagen (siehe unten).

Nun aber zu Kishi. Bekannt ist die Insel durch den Pogost (=Kirchenplatz) von Kishi geworden, der heute zum Weltkulturerbe gehört. Es sind das zwei Holzkirchen und ein Glockenturm, alles zusammen ist von einer Mauer umgeben.



Links der 1863 erbaute Kirchturm(1959 restauriert), rechts vorn die 1764 erbaute Winterkirche Pokrov bogorodicy mit 8 Zwiebelköpfen und einem Zentralkopf, dahinter die 1714 erbaute größere (37 m hoch) Sommerkirche Preobraschenskaja cerkov gospodnja mit 22 Köpfen. Vor der Mauer stand während der gesamten Zeit unseres langen Aufenthaltes unbeweglich ein mit einer MP bewaffneter Polizist(im Foto zu sehen).

In den 50-er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden die beiden Kirchen grundlegend restauriert und danach zu einem Ort wohin die sowjetische Intelligenz pilgert (nicht des Glaubens wegen, sondern des nationalen Erbes wegen). Beide Kirchen sind im Prinzip achteckig, in mehreren Etagen übereinander angelegt.

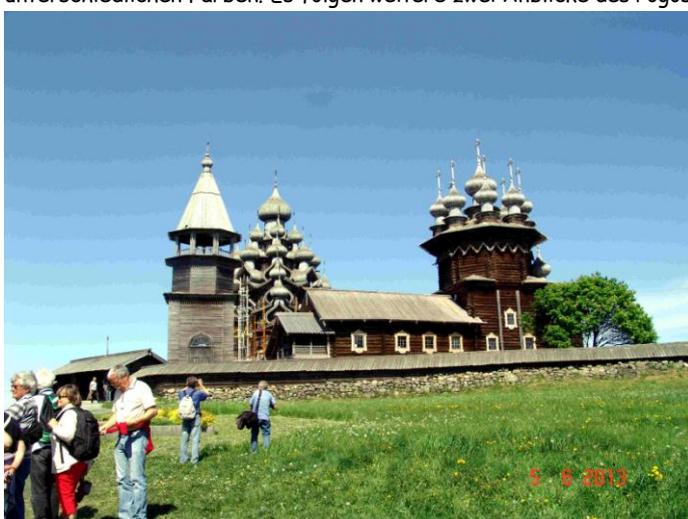
Der Ikonostas im Inneren hat insgesamt 102 Ikonen, die in 4 Reihen übereinander angeordnet sind und aus der 2. Hälfte des XVIII. und der ersten Hälfte des XIX. Jahrhunderts stammen (Fotografieren nicht erlaubt).

Zu Sowjetzeiten wurden Holzkirchen und weitere Holzbauten von anderen Inseln des Onegasees und Kareliens auf die Insel Kishi verbracht.

Im 17. Jahrhundert gab es auf der Insel 14 Dörfer, heute nur noch zwei mit 14 bzw. 3 Einwohnern (sie liegen im Zentrum der Insel, der Pogost am Ufer).



Blick auf die Köpfe der Sommerkirche. Der Unterbau ist aus Fichtenholz und wurde nur mit dem Beil, ohne Nägel geschaffen, die Blätter der Köpfe sind auch nur mit dem Beil aus Espenholz geformt worden, bei ihrer Befestigung kamen teilweise Nägel zum Einsatz. Die Blätter leuchten zu verschiedenen Tageszeiten (auch in Abhängigkeit vom Wetter) in unterschiedlichen Farben. Es folgen weitere zwei Anblicke des Pogosts.



Links: Mitglieder unserer Gruppe fotografieren das Objekt. Wie das Foto rechts zeigt, ist derzeit die unterste Etage der Sommerkirche abgebaut



worden (überwiegend vom Zaun verdeckt). Die Kirche wird von Stahlträgern gehalten.



Das ehemalige Wohnhaus der Oschevnevychs ist für die Touristen auf Demonstration alter Gewerbe eingerichtet worden



Im Haus der Oschevnevychs. Links: Spinnerin fertigt aus Stoffresten neue Läufer. Rechts: eine Kettenmacherin.



Dieses Haus links wurde als Museum zur Geschichte der Insel eingerichtet. In ihm trat für uns eine Volkstanz- und - gesangsgruppe auf und animierte uns zum Mitmachen.



Diese in die Windrichtung drehbare Mühle ist einer der von anderen Inseln der Region herbeigeholter Holzbau. Sie entstand 1928 und nach der Restauration im Jahre 1976 ist sie bis heute funktionsfähig (und wird im Sinne ihrer Bestimmung genutzt).

Rechts: Im Hafen der Insel steht dieses Schema der Inselbebauung. Wir waren nur auf dem rechten Zipfel der Insel.



Am 7. Juni bewegten wir uns von Uja (südlich Petrozavodsk gelegen) aus nordwärts. Erstmals benutzten wir die Fernstraße M18 von Sankt Petersburg nach Murmansk. Auf ihr sind zwar oft Baustellen ohne Asphalt, die wir mit geringer Geschwindigkeit durchfahren mussten, es gibt aber dafür auch längere Strecken, auf denen man die erlaubten 90 km/h voll ausfahren kann. Unser Tagesziel war das Sanatorium „Bolsaja medvedica“ im Wald am Nordende des Onegasees, nahe dem Ort Povenets gelegen (Povenets wiederum liegt nahe der größeren Stadt Medveshegorsk). Wir hatten aber zwei Zwischenstopps: einen an einer Holzkirche nahe Kondopoga, einen am Wasserfall Kivach.



Um zur Kirche zu gelangen, mussten wir ca. 10 km von der M18 abweichen und in das Städtchen Kondopoga fahren. Sie ist den Opfern des Bauernaufstandes von 1769-71 in der Gegend gewidmet.

Wir beide mit der 42 m hohen Mariä-Himmelfahrtskirche im Hintergrund, die an einem Seitenarm des Onegasees steht. Sie wurde 1774 errichtet und zählt heute zu den bedeutendsten Denkmälern nordrussischer Holzbaukunst.



Ikonostas der Kirche.



Links die eigensinnig aus Trapezen gestaltete Decke des Kirchenraums mit Motiven aus dem Leben im Himmel. Die Decke wird dadurch niedrig (hält die Wärme im Raum besser zurück).



Blick am Kirchturm nach oben.



Der Betreuer des Kirchleins hatte seinerzeit in Wünsdorf in der DDR seinen Militärdienst in der Sowjetarmee abgeleistet und war hoch erfreut, ehemalige DDR-Bürger zu treffen. Bereitwillig gab er uns eine große Führung und fotografierte uns vor seinem jetzigen Tätigkeitsfeld. Dennoch nahm er uns die pro Person fälligen 100 Rubel für das Betreten des Objektes ab.



Um zum Kivach-Wasserfall zu gelangen, mussten wir einen 8 km langen Abstecher von der M18 in die Tiefen des Waldes (mit dem Auto) unternehmen und 200 Rubel bezahlen.

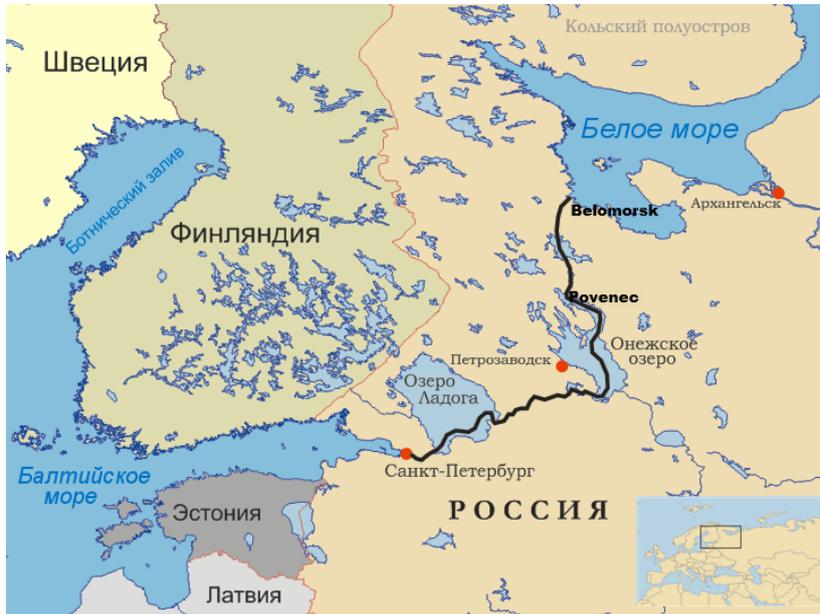
Shenja vor dem mehrstufigen Wasserfall, der entfernt an den des Rheins bei Schaffhausen erinnert, aber natürlich nicht so wasserreich ist.

Der obere Teil des Wasserfalls. Die weiteren Stufen konnte ich wegen der unzugänglichen Felsen nicht einfangen. 1937 wurde ein Teil des Wassers für ein Elektrizitätswerk abgezweigt, wodurch die Wasserfälle weniger imposant wurden.



Noch am 7. Juni nahmen wir unseren Stellplatz für 3 Tage im oben bereits erwähnten Sanatorium am Nordrand des Onegasees ein. Am nächsten Tag begleitete uns der Direktor des Museums zur Geschichte von Povenec während aller drei Etappen : Weißmeerkanal, Gedenkstätte Sadarmoch, Bekanntschaft mit Povenec und Medveshjegorsk. Der Weißmeerkanal beginnt bei Povenec (südliches Ende), wo er sein Wasser aus Schleuse 1 in den Onegasee entlässt. Das nördliche Ende ist bei Belomorsk mit Schleuse 19, die ihr Wasser in das

Weißes Meer abgibt. Insgesamt ist er 227 km lang, aber nur 31,7 km davon sind künstliche Einrichtungen, denn man nützt die vorhandenen Flüsse und Seen.



Auf der Karte ist der Wasserweg von der Ostsee über die Newa, den Ladogasee, die Swir, den Onegasee und den Weißmeerkanal (von Povenec bis Belomorsk) ins Weiße Meer und damit ins Nordmeer in schwarzer Farbe dargestellt.

Der Kanal ist 5 m (anfänglich nur 3,65 m) tief und die Schleusen sind durchweg alle 135 m lang und 14,3 m breit.

Solch ein Kanal wurde seit langem geplant. Schon Peter I. ließ zwei Schiffe auf diesem Weg vom Weißen Meer in den Onegasee schleppen (wo kein Wasser war, dann über Land). Aber erst als eines der

Großprojekte des ersten Fünfjahrplanes unter Stalin wurde der Kanal zwischen 1931 und 1933 gegraben. Ihn errichteten ausschließlich Insassen von Straflagern (GULAG) und auch nur mit ihren Händen sowie mit Mitteln, die im Umland verfügbar waren: Holz, Erde, Sand, Steine, Torf (keine Lieferungen aus dem sonstigen Land). Es kommen auch keine Pumpen zum Einsatz. Die Wassermengen in den Schleusen werden vollkommen aus benachbarten Seen und Flüssen entnommen bzw. dorthin abgeleitet.

Das Fotografieren am Kanal war streng untersagt. Hier ein von mir aus der Ferne aufgenommenes Foto von Schleuse 3.



Wir standen an Schleuse 2 und wurden von 4 mit Maschinenpistolen bewaffneten Männern (sie stehen immer an Schleuse 2) beäugt.

Später standen wir für mehrere Tage in Belomorsk direkt am Kanal. Ich kann aber mit keinem Foto mit einem der wenigen vorbeifahrenden Schiffe aufwarten. Unten kommen nur Fotos, die ich im Museum über den Kanalbau von der Wand abfotografierte.

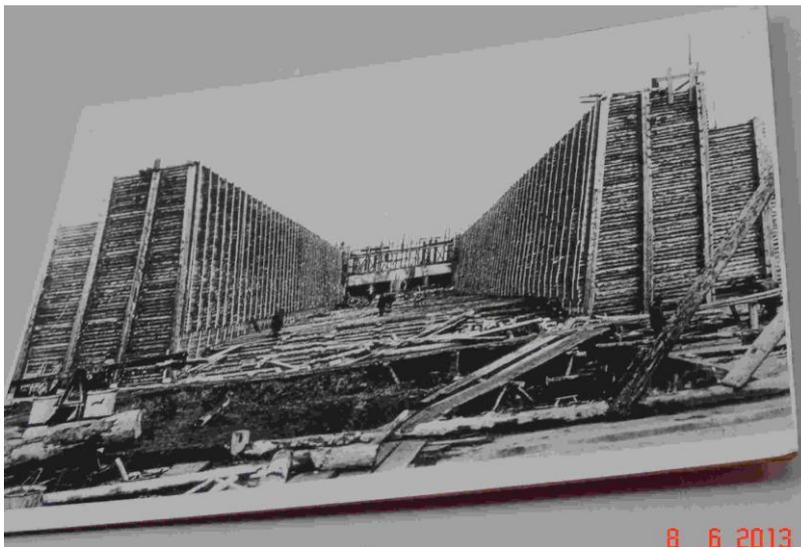
Insgesamt waren 126 000 Gulag-Insassen am Kanalbau beteiligt, aber zu keinem Zeitpunkt mehr als 108 000. Laut Unterlagen sind in den 3 Jahren des Baus 12 318 Häftlinge gestorben,

nach der feierlichen Eröffnung sollen 12 484 befreit worden sein und 59 516 Häftlingen wurde die Strafe verkürzt.

Der Kanal ist nur im Sommer in Betrieb (im Durchschnitt über 165 Tage im Jahr). Ab Sommer 1941 wurden die Kanalanlagen von den vorrückenden Finnen attackiert, aber von der Sowjetarmee verbissen verteidigt. Im Dezember 1941 sprengten Pioniere der Sowjetarmee schließlich fast alle Anlagen (was u.a. zur

völligen Verwüstung von Povenec führte, das in finnischer Hand war) und der Kanal wurde bis Juni 1944 zur Frontlinie. Nach 1945 mussten neue Sträflinge (vorwiegend Rumänen aus der Bukowina/Cernowitz-sie war an die Sowjetunion gefallen- und Sowjetsoldaten, die in finnischen Gefangenenlagern waren, sowie Tschetschenen) den Kanal neu aufbauen. Die Schifffahrt auf ihm wurde am 28.7.1946 wiedereröffnet. 1970 wurde der Kanal rekonstruiert (Stromanschlüsse der Gebäude, Betonwände statt Holzwände, Vertiefung).

Größere Schiffe, z.B. Kriegsschiffe, konnten nie über ihn fahren, es wurden aber U-Boote auf Lastkähnen über ihn ins Weiße Meer verbracht. In dem Zusammenhang ist es interessant zu erwähnen, was Stalin 1933 im internen Kreis geäußert haben soll, als er den Kanal besuchte: er ist zu eng, nicht tief genug und niemand braucht ihn. Heute fahren sehr wenige Schiffe über ihn, darunter viele private Boote und Urlauberschiffe. Die bisher höchste über ihn transportierte Lastenmenge betrug 7,3 Millionen Tonnen (im Jahre 1985), im Jahre 2007 wurden 0,4 Millionen Tonnen über den Kanal transportiert. Nun zu einigen Fotos.



Eine der Schleusen im Bau. Wie ich oben erwähnte, waren die Schleusen ursprünglich mit Baumstämmen ausgekleidet.



Links, rechts oben und unten: Arbeiter beim Bau am Kanal.





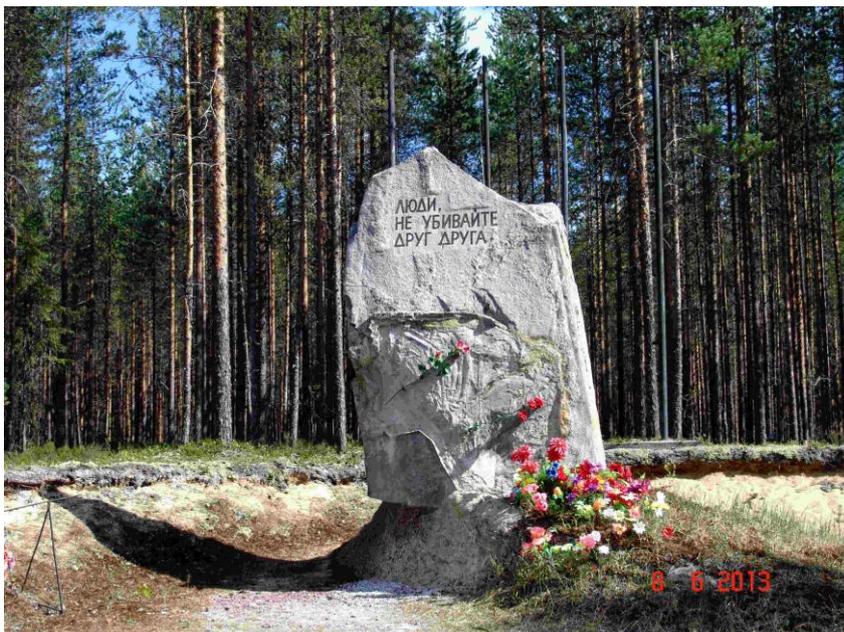
Zu Ehren der Kanalerbauer (mit diesen Worten steht es auf einer Tafel) wurde 2004 diese Kirche neben Schleuse 2 von einer Sankt Petersburger Organisation errichtet. Sie ist modern, z.B. ist der Kern aus Beton gegossen, nur außen mit Holz verkleidet. Vor ihr steht die unten abgebildete Statue des Seligen Nikolai, dem Wundertäter. .



Иконостас in der Gedenkkirche.



Im 19. Jahrhundert war der unmittelbar am Kanalanschluss gelegene Ort Povenec ein Ort der Verbannung. Durch den Kanalbau wurde er zum Wohnort der Betreiber des Kanals. Nur 9 km von ihm entfernt entdeckte man 1993 in einer



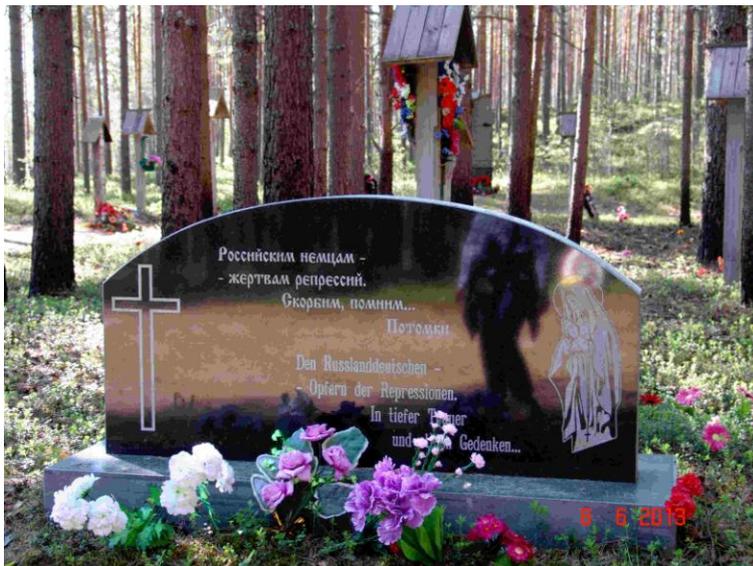
ehemaligen Sandgrube für den Kanal 236 Massengräber. Wir besuchten die dort eingerichtete Gedenkstätte, die Sandarmoch genannt wird.

Auf dem 1998 errichteten Gedenkstein am Eingang zur Anlage steht „Leute, tötet euch nicht gegenseitig“.

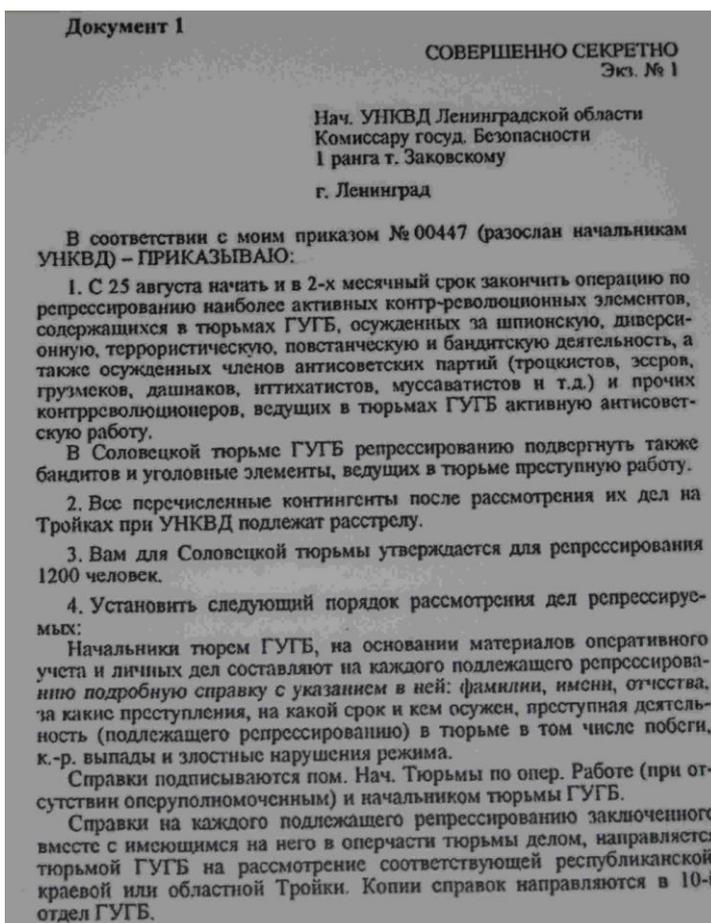


Viele Angehörige von hier Erschossenen (viele waren auf dem Weg in das Straflager auf den Solovetzker Inseln) haben im Wald Kreuze mit Namen und Foto errichtet. Es gibt aber auch viele Grabsteine für Gruppen, z.B. Wolgadeutsche, Kosaken, Polen.

Auf dem Stein ist erwähnt, dass zwischen 1934 und 1941 über 7 Tausend völlig Unschuldige hier erschossen wurden.



Ein Stein für Russlanddeutsche.



Für Kundige des Russischen habe ich im Museum einen Erschießungsbefehl für bis zu 1200 Personen (so steht es im Text) abfotografiert. Man fand ihn in einem Leningrader Archiv und konnte durch ihn 1111 Namen von in Sandarmoch Erschossenen (und den Ort selbst) ausfindig machen. Vorher war nur bekannt, dass sie verschwunden sind, aber nicht wo und unter welchen Umständen. Zu den Erschossenen gehörten Kosakenführer, Künstler, der Vertreter des Vatikans in der Sowjetunion, ein georgischer Graf, ein weißrussischer Minister, der Chef der Baptisten in der Sowjetunion, der Leiter der Bibliothek des Zaren Nikolaus II. u.v.m.

Wir besuchten noch die Stadt Medveshjegorsk, die an der Trasse M18 liegt. Die Stadt entstand 1916 im Zusammenhang mit dem Bau der Bahnlinie Sankt Petersburg -Murmansk. Diese Linie wurde aus strategischen Gründen während des 1. Weltkrieges gebaut. Die Stadt liegt am Ufer des Onegasees und von hier aus gelangt man nach Povenec. In dieser Stadt befand sich die Leitung des Kanalbaus (gemeint des Weißmeerkanales).



Haus, in dem sich ehemals die Leitung des Baus des Belomorkanals(=Weißmeerkanales) befand. Heute sind da Geschäfte drin.

Das Bahnhofsgebäude von Medveshjegorsk. Es soll ein historisch und architektonisch wertvoller Bau sein. Die Station heißt übrigens nicht Medveshjegorsk, sondern Medvedshja gora. Das ist typisch für Russland, wo die Eisenbahn ein Staat im Staate ist. So heißt z.B. in Lomonosov (wo wir bei Sankt Petersburg mit unseren Wohnmobilen standen) der Bahnhof nicht Lomonosov, sondern Oranienbaum (nach dem früheren Namen des Ortes).



Zum Abschluss noch das Erkennungszeichen von Medveshjegorsk, das wir an so vielen Stellen vorfanden: Ein Bär, der das Wappen der Stadt in die Höhe hält. Auf dem Wappen ist ein Bär abgebildet (Medved=Bär).

Vollendet am 13. Juni 2013 in Tschupa (am Weißen Meer).