

3. Wasserwirthschaftliche Verhältnisse in Preußen vom 15. bis zum 18. Jahrhundert.

Die unter der polnischen Herrschaft noch längere Zeit ziemlich selbständig gebliebenen westpreussischen Städte, namentlich Danzig und Elbing, mußten zur Aufrechterhaltung ihres Handels Wasserbauten unternehmen. Schon im 14. und 15. Jahrhundert hatte sich nämlich die Nogat allmählich zu einem Hauptarme auszubilden begonnen, welcher der Gethielten Weichsel mehr und mehr Wasser entzog. Im unteren Laufe floß die Nogat bis dahin durch die jetzige Elbinger Niederung nach der Mündungstrecke des Elbingslusses. Trotz aller Bemühungen der Elbinger, es zu verhindern, erfolgte im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts ein Durchbruch nach dem Bette eines kürzeren Nebenarmes, der dem Ströme seine jetzige Lage gab. Um wenigstens nunmehr den Elbingsfluß gegen völlige Versandung zu schützen, wurde 1483 der alte Nogatlauf abgesperrt und unter Benutzung vorhandener Wasserläufe der Krassohlskanal zur Verbindung mit dem neuen Bette angelegt. Dieses vertiefte sich schnell, weshalb das verstärkte Gefälle immer weiter stromauf rückte und ernstliche Schwierigkeiten an der Stromtheilung hervorrief, wo man seit 1525 mit verschiedenen Bauten der Nogat mehr Wasser zuzuführen versuchte. Dem widerstrebten die Danziger; und die Anwohner der Nogat erfuhren bald, daß der vermehrte Zufluß in dem engen Hochwasserbett nur mit großen Gefahren weiter geleitet werden konnte. Diese widerstrebenden Interessen gaben zu zahlreichen Bauten in Nähe der Montauer Spitze während des 16. bis 18. Jahrhunderts Veranlassung, die zumeist keinen Bestand hatten und nichts daran änderten, daß die Nogat seit dem 16. Jahrhundert den größeren Theil der Abflußmenge erhielt.

Von anderen wasserbaulichen Anlagen aus der Zeit der polnischen Herrschaft sei die im 16. Jahrhundert erfolgte Ableitung der Trinke aus der Ossa zur Wasserversorgung der Stadt Graudenz und zum Mühlenbetrieb erwähnt, die dem Frauenburger Domherrn Kopernikus zugeschrieben wird, um dessen Landmannschaft sich Deutsche und Polen streiten. Die Eindeichung der Weichselniederungen bis aufwärts nach Thorn kam allmählich zum Abschluß. Für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weichsel erwies sich die 1537 erfolgte Aufhebung der Thorner „Niederlage“ (Zwang für fremde Kaufleute, ihre Waaren auf dem dortigen Markt auszulegen) von Vortheil. Dagegen machte das an die Stadt Thorn verliehene polnische Privileg zur Anlage einer Schneide- und Stampfmühle nebst Kupferhammer bei Leibitzsch 1527 der Drenwenzschifffahrt ein Ende.

Im Herzogthume Preußen wurde um die Mitte des 16. Jahrhunderts zum besseren Betriebe der Angerburger Schloßmühle und zur Sicherung des Schlosses eine Hebung des Wasserspiegels der Mauerseegruppe vorgenommen, die ein Ueberlaufen des angestauten Wassers nach dem Spirdingsee zur Folge hatte; indessen kann die Verbindung der Seen auf dem Wege über den Wonszsee und das Wenßower Fließ nur sehr unvollkommen gewesen sein. Das auf die Förderung des Königsberger Handels gerichtete Bestreben der preussischen Regierung führte 1613/16 zur Begradigung des vielgewundenen Laufes der Gilge

von Sköpen bis Lappienen. Bald darauf (1618/20) erfolgte der Abschluß der Schalteif, eines ehemaligen Mündungsarmes des Memelstroms, der die linksseitige Gilgieniederung durchzieht. Während bis dahin nur an wenigen Stellen der großen Niederungen im Mündungsbecken des Memelstromes kleine Deiche zum Schutze vereinzelter Ansiedlungen vorhanden waren, entstanden seitdem zusammenhängende Deichanlagen, bei deren Herstellung die kleineren Mündungsarme abgesperrt wurden, bis in der Mitte des 18. Jahrhunderts nur noch der Rußstrom und die Gilge übrig blieben. Das zwischen ihnen gelegene innere Delta und (schon früher) die Linkuhnen—Seckenburger Niederung waren nunmehr gegen das Binnenhochwasser in Deichschutz gebracht; gegen den Rückstau aus dem Haffe wurden sie erst später, das innere Delta sogar erst kürzlich durch Anlage eines Haffstaudeiches (1894/95) geschützt. Inzwischen hatte der Große Kurfürst den zur Ordenszeit gemachten Versuch zur Herstellung eines Kanals längs der Haffküste von der Deime zur Gilge wieder aufgenommen; unter seinem Nachfolger kam 1689/97 diese Verbindung durch den Bau des Großen und Kleinen Friedrichsgrabens zur Ausführung. Der Große Friedrichsgraben hat seitdem zwei Jahrhunderte lang seine Zweckmäßigkeit bewährt. Der Kleine Friedrichsgraben ist dagegen durch den 1833/35 erfolgten Bau des Seckenburger Kanals als Wasserstraße entbehrlich gemacht und 1890 von der Gilge hochwasserfrei abgesperrt worden.

Friedrich Wilhelm I. wandte seine landesväterliche Fürsorge, wie in den übrigen Provinzen, so auch in Ostpreußen hauptsächlich den Meliorationen zu. Ihm verdankt die mit dem Pissakanale (1726) trockengelegte Trakehner Wildniß ihre jetzige Blüthe. Zur Verbesserung der Vorfluth des unteren Insterthales gab er dem Pregelstrome durch Verlegung des Zusammenflusses der Angerapp und der Inster einen neuen Lauf (1724). An zahlreichen Stellen wurden Sümpfe entwässert, Wiesen angelegt, Nedland urbar gemacht und mit Kolonisten besiedelt. Auch in der Umgebung des Mauersees machte die fortschreitende Kultur eine Senkung des früher angehobenen Wasserspiegels nothwendig, die bei Verlegung der Angerburger Mühle in die Nähe des Mosdzehner Sees (1724) durch den Bau des Mühlenkanals begünstigt wurde. Friedrich der Große, der die Arbeiten seines Vaters trotz aller Kriege kräftig weiter führte und durch den Bau von Wasserstraßen ergänzte, fügte dort 1764/66 einen jetzt theilweise als Schifffahrtsweg dienenden Flößkanal hinzu, machte auch den übrigen Lauf der Angerapp flößbar und errichtete zwischen dem Mauer-, Spirding- und Nieder See durch den Bau mehrerer kleiner Kanäle eine Schifffahrtverbindung: die Masurischen Wasserstraßen. Auch der Broszaitzcher Kanal, der einen Theil des Goldaphochwassers mit Umgehung werthvoller Wiesengründe auf kürzerem Wege in die Angerapp leiten sollte, stammt aus jenen Jahren.

Der späteren Regierungszeit Friedrichs des Großen und seinen Nachfolgern fiel bis zu den napoleonischen Kriegen vornehmlich die Aufgabe zu, in den wiedergewonnenen westpreußischen und den neu erworbenen polnischen Landestheilen bessere Zustände für die Bodenkultur und den Verkehr herzustellen. Gleich nach der ersten Theilung Polens wurde 1773/74 der Bromberger Kanal zur Verbindung von Neße und Brahe (also Oder und Weichsel) gebaut und das

trocken gelegte Bruchgelände besiedelt, ebenso die Grünfließniederung an der linken, die Umgegend des Wjecznoſees an der rechten Seite der Weichſelſtrecke Thorn—Brahemündung, in deren Niederung 1779 der Langenau—Otterauer Deich zur Ausführung kam. Die Beſitznahme von Neu-Oſtpreußen rief 1797 den Plan hervor, die großen Seen Maſurens durch die 1806 beendigte, aber wieder verfallene Schiffbarmachung des Piſſek über den Narew mit der Weichſel in Verbindung zu bringen. Hier wie an vielen anderen Orten gingen mit der Räumung des Vorfluthwaſſerlaufs Arbeiten zur Entſumpfung von Brüchern durch Grabenneze Hand in Hand. Die bereits 1789 geplante Schiffbarmachung der DREWENZ kam nicht zur Ausführung.

Gegen dieſe Bauten in den neuen Provinzen wurde Oſtpreußen nicht vernachläſſigt. Um den Schiffsverkehr in der Deime zu erleichtern, beſeitigte man (1770) die Schleuſen, ſah ſich dann aber zu umfangreichen Baggerungen genöthigt, bis ſchließlich (1811) durch Aenderungen an der Abzweigung ein größerer Theil der Abflußmenge des ungetheilten Pregelſtromes in die Deime geleitet wurde. Für die Alle, deren Mündungsſtrecke beim Neubau der Pinnauer Mühlen 1766 eine Schiffſchleuſe erhalten hatte, erfolgten ſeit 1796 Geldebewilligungen zur Schiffbarmachung bis aufwärts nach Schippenbeil und zur Verbeſſerung der Flößbarkeit weiter oberhalb. Am Memelſtrome und ſeinen Mündungsarmen fanden verſchiedene Strombauten ſtatt, namentlich in den Jahren 1778 bis 1806 zur beſſeren Geſtaltung der Gilgeabzweigung; freilich hat erſt die Wiederaufnahme der Arbeiten (1847/53) zum Ziele geführt. Die Verwirklichung des 1801 bearbeiteten allgemeinen Bauplanes für die preußiſche Strecke des Memelſtromes, der 1802/03 auf die preußiſch-rußiſche Grenzſtrecke bis Grodno ausgedehnt wurde, mußte nach den ſchweren Schickſalschlägen von 1806/07 unterbleiben.

4. Entwicklung der wasserwirthſchaftlichen Verhältniſſe im 19. Jahrhundert.

Bis in die dreißiger Jahre geſtattete die Finanzlage des preußiſchen Staates nicht, größere Aufwendungen für Meliorationen und Waſſerſtraßen zu machen. Seit 1835 wurden alljährlich beſtimmte, allerdings knapp bemessene Geldbeträge für den Ausbau der preußiſchen Weichſel bewilligt, die 1840 eine neue Mündung bei Neufähr erhielt in Folge eines Durchbruches durch die Dünenkette. Dieſe Verkürzung der Danziger Weichſel vergrößerte den Zufluß zu ihr in ſolchem Maße, daß die Elbinger Weichſel ſchnell verſandete. Außer der Plehnendorfer Schleuſe an der Abzweigung des alten, nunmehr tothen Mündungsarmes mußte daher als neue Schiffahrtverbindung mit dem Friſchen Haſſe der Weichſel-Haſſ-Kanal angelegt werden (1845/50). Auch am Pregelſtrome ließen ſich ſeit den vierziger Jahren die Arbeiten des planmäßigen Ausbaues ſchneller fördern. 1848/50 nahm man die beſſere Schiffbarmachung des Oberpregel und der Alleſtrecke Schippenbeil—Friedland in Angriff, deren Gefälle und geringe Waſſermengen hierfür recht ungünstig ſind. Beſſere Verhältniſſe beſitzt die Alle in ihrer unterſten, ſeit den ſechziger Jahren ausgebauten Strecke. Am Memelſtrome und ſeinen Mündungsarmen begann der planmäßige Ausbau an den dringlichſten Stellen im Jahre 1840.